



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY  
भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4  
प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 287] नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 12, 2016/आषाढ़ 21, 1938  
No. 287] NEW DELHI, TUESDAY, JULY 12, 2016/ASADHA 21, 1938

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुम्बई, 4 जुलाई, 2016

सं. टीएएमपी/18/2016-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 ( 1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के दरमानों के संशोधन के प्रस्ताव का निपटान करते हुए संशोधित दरमानों और निष्पादन मानकों को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार अधिसूचित करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

संख्या. टीएएमपी/18/2016-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

---

आवेदक

### गणप्रति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

### आदेश

(जून, 2016 के 21वें दिन पारित)

यह मामला प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 केपीटी ने अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए 22 फरवरी, 2016 के पत्र के द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। उक्त प्रस्ताव के संबंध में संबंधित प्रयोक्ताओं / प्रयोक्ता संगठनों / बीओटी प्रचालकों के साथ केपीटी में परामर्श किया गया। उनके द्वारा की गई टिप्पणियां केपीटी को फीड बैक सूचना के रूप में भेजी गई। केपीटी ने उन टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया दी। केपीटी के प्रस्ताव पर

इस कार्यालय में आंतरिक रूप से संवीक्षा की गई। हमारे 18 अप्रैल, 2016 के पत्र के द्वारा केपीटी से अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण मांगा गया। इस मामले में केपीटी परिसर में 20 अप्रैल, 2016 को एक संयुक्त सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में केपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं / संगठन निकायों ने अपना-अपना निवेदन प्रस्तुत किया।

2.2 केपीटी ने अपने 27 मई, 2016 और 13 जून, 2016 के पत्रों द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया। अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण देते समय केपीटी ने दरमानों का संशोधित प्रारूप और आशोधित राजस्व आकलन प्रस्तुत किया।

3. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गयी सूचना की समग्रता के आलोक में यह प्राधिकरण प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत केपीटी द्वारा दायर उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव का निपटान करते हुये सकारण आदेश पारित करता है।

4. भारत के राजस्व में आदेश को अधिसूचित करने की व्यवस्था की जा रही है जिसमें थोड़ा समय लगेगा। इसलिए यह प्राधिकरण चाहता है कि संशोधित दरमान और निष्पादन मानक विस्तृत सकारण आदेशों की प्रतीक्षा किये बिना प्रभावी किये जा सकें। तदनुसार, यह प्राधिकरण केपीटी के संशोधित दरमान और निष्पादन मानक तत्काल अधिसूचित करता है जो क्रमशः **अनुलग्नक-I** और **अनुलग्नक-II** में संलग्न है। संशोधित दरमान भारत के राजपत्र में दरमानों और निष्पादन मानकों की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात प्रभावी होंगे और 31 मार्च, 2019 तक प्रभावी रहेंगे। इस प्राधिकरण द्वारा विस्तृत सकारण आदेश शीघ्र ही अधिसूचित किया जायेगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/16/ (167)]

**अनुलग्नक-I**

#### **कांडला पत्तन न्यास**

#### **दरमान**

#### **अध्याय - I**

#### **परिभाषाएं सामान्य निबंधन और शर्तें**

##### **1.1. परिभाषाएं – सामान्य**

इस दरमान में जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) "तटीय पोत" का अर्थ महानिदेशक (पोत परिवहन)/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) "विलंबशुल्क" का अर्थ निःशुल्क अवधि के बाद पत्तन परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभारों से होगा, जैसा दरमान में विनिर्दिष्ट हैं।
- (iii) "विदेशगामी पोत" अर्थात् तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत।
- (iv) "पूर्ण कंटेनर भार" "(एफसीएल)" का अर्थ एक आयातक/निर्यातक के कार्गो वाला कंटेनर होगा।
- (v) "जोखिमपूर्ण रसायन" अर्थात् पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 के तहत बनाए गए जोखिमपूर्ण रसायनों के उत्पादन, भंडारण और आयात नियमावली, 1989 की अनुसूची I, अनुसूची II, और अनुसूची III, और नियम, समय-समय पर यथा लागू, के अंतर्गत उल्लिखित रसायन शामिल हैं।
- (vi) "कंटेनर भार के कम" "(एलसीएल)" का अर्थ एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर होगा।
- (vii) "पत्तन क्षेत्र" अर्थात् पत्तन का सीमाशुल्क बंध क्षेत्र।

##### **1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें**

- (i) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:
  - (क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित कर सकते हैं। ऐसे पोत जी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।

- (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी महानिदेशक, पोत परिवहन से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के परिवर्तित हो सकते हैं।
- (ii) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड:
- (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों का लदान शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।
- (ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल अंतिम भारतीय पत्तन पर पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ग) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिये तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii) रियायती तटीय दर पर पोत संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिये मानदंड
- (क) “विश्वभर और तटीय” परिचालन के लिये भारतीय सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत को प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।
- (i) तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।
- (ii) तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं परंतु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।
- \*केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोने की अनुमति देता है।
- (ख) विदेशी ध्वज का पोत पोत परिवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिये परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कंटेनर ढोने पर तटीय सामान/कंटेनर के लिये लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।
- (iv) पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक पोत परिवहन द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ “तटीय” अथवा “विदेशगामी” श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (v) (क) सभी मूल्यवर्गित प्रशुल्क भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहयोगी बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों, जो भी समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर समकक्ष भारतीय रुपयों में डॉलर रूप में प्रभारों के परिवर्तन के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे।
- (ख) पत्तन सीमाओं के भीतर पोत के प्रवेश का दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिवस रूप में परिगणित किया जाएगा। कंटेनरों पर प्रभारों के मामले में, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश का दिन और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन का दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिवस रूप में परिगणित किया जाएगा।
- (vi) पोत के पत्तन में अधिक समय के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनियम दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंड का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनियम दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (vii) देयताओं की गणना करने के प्रयोजन से, भार इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, भार माप इकाई 1 घन मीटर होगी और बल्क में द्रव्यों के लिए क्षमता माप इकाई 1,000 लिटर होगी।
- (viii) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क) प्रयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। ब्याज की दर 15 प्रतिशत वार्षिक होगी।

- (ख) इसी प्रकार, पत्तन न्यास विलम्बित वापासियों पर विलम्बित ब्याज देना। ब्याज की दर **15** प्रतिशत वार्षिक होगी।
- (ग) पत्तन द्वारा वापासियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के बाद, इसमें से जो भी बाद में हो, केवल **20** दिन बाद गिना जाएगा।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को केपीटी द्वार बिल देने की तारीख के **10** दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (ix) प्रयोक्ता से पत्तन पर आरोप्य स्तर से अधिक विलंबों की अदायगी के लिए नहीं कहा जाएगा।
- (x) सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (xi) किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार एवं माप परिकलित करने के लिए, 0.5 दशमलव को 0.5 इकाई के रूप में लिया जाएगा और 0.5 से अधिक दशमलव को एक इकाई माना जाएगा, सिवाय इसके जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (xii) एक इकाई लदाई रूप में केपीटी के अंदर आने वाले और बाहर जाने वाला एलसीएल कंटेनर प्रभार वसूल करने के प्रयोजन के लिए एफसीएल रूप में होगा।
- (xiii) (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। पत्तन न्यास, यदि ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है अथवा उच्चतर रियायत एवं छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ग). पत्तन न्यास को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण को अधिसूचना द्वारा सार्वजनिक करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में आगे किए जाने वाले किन्हीं बदलावों के बारे में सार्वजनिक सूचना देते रहनी होगी परंतु नई निर्धारित दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (xiv) (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख). सभी तटीय कार्गो/कंटेनर, ताप कोयले से इतर और कच्चे तेल, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुटिकाओं सहित पीओएल के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, वहां रियायतें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/ भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर होंगी।
- (घ). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित और एकत्रित किए जाएंगे।
- (xv). कांडला दरें तुना पत्तन पर लागू होंगी।
- (xvi). पत्तनों से भीड़-भाड़ घटाने और निर्यातकों/आयातकों को नियमित घंटों से इतर पत्तन से सेवाओं को उपयोग करने को बढ़ावा देने के लिए, कार्गो और पोत संबंधी सेवाओं के लिए निम्न प्रभार उगाहे जाने चाहिए और साथ ही साथ नियमित घंटों के पश्चात सेवाएं प्रदान करने के लिए विशेष छूट भी दी जानी चाहिए।
- (xvii). पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा 4 दिसंबर, 2014 के पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी द्वारा जारी महापत्तनों पर तटीय पोतों की प्राथमिकता बर्थिंग संबंधी दिशा-निर्देश:

- (क). "तटीय पोत" वह पोत होता है जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस हो और जो भारत में किसी एक पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी दूसरे पत्तन अथवा स्थान के बीच अनन्य रूप से व्यापार करने के लिए नियुक्त किया गया है।
- (ख). महापत्तन, कम से कम एक बर्थ पर, शुष्क बल्क/सामान्य कार्गो तटीय पोत को प्राथमिकता बर्थिंग देंगे ताकि पोतवणिक भारत में एक पत्तन से भारत में दूसरे अन्य पत्तन के बीच सामान की ढुलाई कर सकें कार्गो के मूल और अंतिम गंतक स्थान चाहे कोई भी क्यों न हो। यह तटीय महापत्तनों में पहले से विद्यमान तटीय थर्मल कोयले के प्रहस्तन के लिए, यदि कोई हो, समर्पित बर्थ के अतिरिक्त होगा।
- (ग). सभी महापत्तन, रियायन करारों को ध्यान में रखते हुए तटीय कंटेनर पोतों को विशिष्ट विंडों और प्राइवेट टर्मिनलों के विंडों बर्थिंग विद्यमान आबंटन तथा पत्तनों द्वारा परिचालित कंटेनर बर्थों की उपलब्धता के अनुसार प्राथमिकता बर्थिंग देंगे।
- (घ). पीओएल/तरल कार्गो टैंकरों के संबंध में, विभिन्न पत्तनों में यथा प्रचलित ऐसी प्राथमिकताओं के बारे में वर्तमान प्रक्रिया जारी रहेगी।
- (ङ). तटीय पोत, जिन्हें प्राथमिकता बर्थिंग दी जानी है, प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार नहीं देंगे।
- (च). तटीय पोत के यदि वह पत्तन की सामान्य बर्थिंग के अंतर्गत पात्र है याथोपरि प्राथमिकता के आधार पर बर्थ होने के अतिरिक्त, तटीय पोत की बर्थिंग पर कोई प्रतिबंध नहीं है।
- (छ). तटीय पोत इस बात के होते हुए भी कि वह प्राथमिकता पर बर्थ अथवा अन्यथा बर्थ था। तटीय दरों पर पत्तन प्रभारों का भुगतान करने के पात्र होंगे।
- (ज). पत्तनों को तटीय कार्गो को आगे की आवाजाही को सुविधाजनक बनाने की दृष्टि पत्तनों के सीमाशुल्क क्षेत्रों के बाहर तटीय कार्गो के लिए अनन्य बर्थ, भंडारण क्षेत्रों और दरों के निर्धारण की संभावनाओं को तलाशना चाहिए।
- (झ). महापत्तनों को किसी पत्तन विशेष में एक समय सीमा का निर्धारण करना होगा जिसके भीतर तटीय पोत को बर्थ ग्रहण करना होगा। यह समय-सीमा कार्गो और बर्थ के आधार पर भिन्न हो सकती है। प्रत्येक महापत्तन को विस्तृत अभ्यास करना चाहिए और यह स्पष्ट करते हुए एक व्यापार सूचना जारी करनी होगी कि तटीय पोत को अधिक से अधिक इतने समय में पत्तन बर्थ दी जाएगी। जहां तक तटीय कंटेनर पोतों को विशिष्ट विंडों के माध्यम से प्राथमिकता बर्थिंग का संबंध है, महापत्तनों को पीपीपी आपरेटरों से विस्तृत चर्चा करनी चाहिए और तटीय कंटेनर पोतों के लिए विशिष्ट विंडों मुद्रित करनी चाहिए। उपर्युक्त अभ्यास और प्रकाशन इन दिशा-निर्देशों के जारी होने की तारीख से 30 दिनों के भीतर हो जाना चाहिए।
- (ञ). पत्तन में एमआईएस को तटीय और विदेशी पोत कार्गो का डाटा अलग से रखना चाहिए। इस प्रकार रखा डाटा की निगरानी रखी जानी चाहिए, पत्तन के भीतर सूचित किए जोन के साथ-साथ आईपीए और मंत्रालय को भी तटीय और विदेशी पोतों के लिए अलग फॉर्मेट में सूचित किया जाना चाहिए।
- (xviii). (क). दरमान प्राधिकरण के द्वारा की जाने वाली वार्षिक सूचकांकन घोषणा डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत स्वतः वार्षिक सूचकांक के अधीन हैं। आगामी वार्षिक सूचकांकन 1 अप्रैल, 2017 को होगा बशर्ते केपीटी दरमानों के साथ अधिसूचित निष्पादन मानकों को प्राप्त कर ले। यदि दरमानों में निर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त नहीं किए जाते, तो उसे वर्ष विशेष में कोई सूचकांक नहीं होगा।
- (ख). पत्तन द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानकों की तुलना में पत्तन द्वारा 1 जनवरी से 31 दिसंबर की अवधि में प्राप्त किए वार्षिक निष्पादन मानकों की घोषणा पत्तन द्वारा प्राप्त स्तर पर संबंधित प्रयोक्ताओं के साथ-साथ इस प्राधिकरण को कलेंडर वर्ष की समाप्ति से एक महीने के भीतर करनी होगी। यदि इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानक पत्तन द्वारा प्राप्त कर लिए जाते हैं, तो पत्तन स्वतः ही इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर दरमानों को सूचकांकित करेगा और संगत वर्ष के 1 अप्रैल से दरमानों का सूचक लागू करेगा। केपीटी द्वारा सूचकांकित एसओआर की सूचना पत्तन द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को की जाएगी।

**अध्याय - II****पोत संबंधित प्रभार****1. पत्तन देयताओं की अनुसूची**

क्र.सं.	दर प्रति जीआरटी				उसी पोत के मामले में भुगतान की आवृत्ति
	कांडला		वादिनार		
	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)	
1.	10.5175	0.4255	2.1625	0.0875	देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है।

**टिप्पणियां:**

- (1). पोत की पत्तन देयताएं उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूह के सामने दर्शाई गई दर पर उसकी कुल जीआरटी पर निर्धारित की जायेंगी।
- (2). पृथक्कृत ब्लॉस्ट वाले तेल टैंकरों के लिए, कम किया गया सकल दरमान जो अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के "अभियुक्तियां" कॉलम में दर्शाया गया है, पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन के लिए इसके सकल टनभार को लिया जाएगा।
- (3). ब्लॉस्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाले और यात्रियों को नहीं ढोने वाले पोत से पत्तन देयताओं का केवल **75** प्रतिशत वसूल किया जाएगा जो उससे अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (4). पत्तन के भीतर प्रवेश करने वाले परंतु उसमें कार्गो अथवा यात्रियों को नहीं उतारने अथवा लेने वाले (सिवाय कुछ ऐसे अनशिपमेंट और शिपमेंट के जो मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जरूरी हों) पोत से पत्तन देयताओं का केवल **50** प्रतिशत वसूल किया जाएगा जो उससे अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (5). खाली और/ अथवा लदे हुए फ्लीटिंग लैश बाजों को उठाने के लिए दूसरी कॉल 'देने वाले लैश पोत को पत्तन के अंदर प्रवेश करने वाले पोत के रूप में माना जाएगा, परंतु उसमें किसी कार्गो अथवा यात्री को उतारता अथवा लेता नहीं है, और कोई पत्तन देयताएं वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (6). निम्नलिखित मामलों में पत्तन देयताएं उपर्युक्त दरों के **50** प्रतिशत पर प्रभार्य होंगे:
  - (i). अपने उपभोग के लिए कोई सामान, जल बंकर, आदि लेने के लिए प्रवेश करने वाला पोत।
  - (ii). टेलीग्राफ पोत।
- (7). निम्नलिखित मामले में पत्तन देयताएं प्रभार्य नहीं होंगी:
  - (i). कोई क्रीड़ा-नाव; अथवा,
  - (ii). कोई पोत जो पत्तन छोड़ चुका हो और मौसम के दबाव की वजह से अथवा किसी नुकसान होने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश के लिए बाध्य होता है।
- (8). वादिनार लाइटरेज प्वाइंट और कांडला पत्तन के बीच शटलिंग किए जाने के प्रयोजन के लिए कांडला पत्तन में डुबाव सीमा की वजह से नियोजित समर्पित डॉटर पोतों को 'तटीय पोत' माना जाएगा, यदि उनके पास वैध तटीय लाइसेंस हो। इसके अलावा, कांडला में उन पर कोई पत्तन देयताएं प्रभार्य नहीं होंगी यदि पत्तन देयताएं वादिनार में प्रभारित की जाती हैं।

**2.1. पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची**

क्र.सं.	जीआरटी के स्लैब	दर प्रति जीआरटी			
		कांडला		वादिनार	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)
1.	30,000 जीआरटी	21.3844	0.8650	12.4414	0.5033
2.	30,001 - 60,000 जीआरटी	6,41,531.25 + 17.085 प्रति जीआरटी 30000 से अधिक जीआरटी	U.S.\$ 25,950 + U.S.\$ 0.6911 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	3,82,421+ 10.1707 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	U.S.\$ 15,468.75 + U.S.\$ 0.4113 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक
3.	60000 जीआरटी से अधिक	11,54,081.25 + 12.7054 प्रति जीआरटी 60000 से अधिक जीआरटी	U.S.\$ 46,683.75 + U.S.\$ 0.6041per GRT over 60000 GRT	6,87,544 + 8.948 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	U.S.\$ 27,806.25 + U.S.\$ 0.3620 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक

**2.2. विविध पाइलटेज शुल्क**

क्र.सं.	मर्दे	कांडला डिवीजन में दर		वादिनार डिवीजन में दर	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)
1	आवक अथवा जावक पाइलटेज रद्दीकरण शुल्क (3 घंटे से कम के नोटिस पर)	12516.84	506.35	8254.35	333.91
2	आने वाले पोत को पाइलट करने के लिए पाइलट स्टेशन जाने वाला और पोत के नहीं पहुंचने के कारण वापिस आने वाला पाइलट	20653.01	860.48	13619.82	550.96
3	पाइलटेज के लिए मूरिंग अथवा स्ट्रीम में पोत के लिए क्रॉफ्ट में छोड़ने वाले अथवा बाहर जाने वाला पोत की बोर्डिंग करने वाला और पोत के तैयार नहीं होने की वजह से वापिस आने वाला पाइलट	20653.01	860.48	13619.82	550.96
4	पोतों के स्थानांतरण का रद्दीकरण (3 घंटे से कम के नोटिस पर)	28534.01	1170.94	18817.02	772.19
5	दोगुनी बैंकिंग, आदि के लिए ओटीबी/पाइलट स्टेशन में पोत पर पाइलट द्वारा प्रदत्त सेवाएं	पाइलटेज शुल्कों का 25%		पाइलटेज शुल्कों का 25%	

6	उपस्थिति शुल्क यदि पाइलट से अपेक्षा की जाती है कि वह पोत के बर्थिंग अथवा अनबर्थिंग अथवा स्थानांतरण से इतर अथवा हारबर के अंदर अथवा बाहर जलयान के पाइलटिंग से इतर कार्य के लिए मास्टर अथवा एजेंट अथवा केपीटी के अधिकृत कर्मचारी के अनुरोध पर जलयान पर जाए।	2065.71 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	83.5645 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1395.75 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	56.46 प्रति घंटा अथवा उसका भाग
7	पोत के बोर्डिंग से आधे घंटा पहले पत्तन लांच में रोका गया पाइलट।	3317.39 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	134.199 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	2241.48 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	90.68 प्रति घंटा अथवा उसका भाग
8	15 मिनटों से अधिक के लिए प्रवेश अथवा निकास अथवा स्थानांतरित के लिए पाइलट किए जाने वाले पोत के बोर्ड पर पाइलट को रोकना।	10357.84 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	419.0065 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	6998.54 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	283.11 प्रति घंटा अथवा उसका भाग

टिप्पणियां :

- (1). पोत के पाइलटिंग शुल्कों को उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूहों के सामने दर्शाई गई दर पर उसकी कुल जीआरटी (सफल पंजीकृत टनभार) पर निर्धारित किया जाएगा।
- (2). पाइलटिंग-सह-टोवेज़ शुल्कों में पर्याप्त क्षमता की टगों/लांचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक आवक और एक जावक संचलन और 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों का स्थानांतरण शामिल होगा। पाइलटिंग प्रभारों को आवक/जावक के लिए निर्धारित दर के **50** प्रतिशत से विभक्त कर दिया जाए।
- (3). पोत के अनुरोध पर हार्बर के भीतर स्थानांतरण पर पाइलटिंग-सह-टोवेज़ शुल्कों का **50** प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (4). पोत को ऑफशोर तेल टर्मिनल, वादिनार से एस्सर जेटी से एस्सार जेटी के भीतर स्थान परिवर्तन के मामले में पाइलटिंग-सह-टोवेज़ शुल्कों का **25** प्रतिशत ही प्रभावित होगा।
- (5). पत्तन सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
  - (i). "पत्तन सुविधा" को निम्नलिखित अर्थ में परिभाषित किया गया है:
    - (क) यदि बर्थ अथवा मूरिंग पर कार्यरत कार्गो पोत हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण कार्य करने के लिए अथवा निकर्षण के लिए बर्थ आवंटित करने के लिए अथवा बर्थों की मरम्मत के लिए अनुरक्षण और कुछ अन्य समान कार्यों के लिए जहां स्थानांतरण जरूरी हो जाता है, स्थानांतरित किया जाता है, तो ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" रूप में माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत को इधर-उधर करने के लिए किया गया स्थानांतरण भी "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना गया है।
    - (ख) यदि कार्यरत कार्गो पोत ऑस्टिंग वरीयता पर व्यवस्थित करने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है, तो पोत जो ऐसे स्थानांतरण प्रभारों से छूट प्राप्त हैं, ऐसा स्थानांतरण "पत्तन सुविधा" माना जायेगा।
    - (ग) जब कभी ऐसे दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए पोत को स्थानांतरित किया जाता है जो डुबाव और एलओए प्रतिबंधों की वजह से अन्य बर्थों पर बर्थ किया जा सकता है, ऐसे पोत को "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाता है।



- (घ) जब कभी किसी पोत को वरीयता वाले दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए समीपवर्ती बर्थ में तब तक स्थानांतरित किया जाता है जब तक वह पोत स्थानांतरित नहीं हो जाता है, लंबाई प्रतिबंधों की वजह से समीपवर्ती बर्थ पर दूसरा पोत बर्थ नहीं किया जा सकता, ऐसे स्थानांतरण को भी “पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण” माना जाता है।
- (ङ) जब कभी किसी पोत को ऐसे दूसरे जोखिमपूर्ण कार्गों को ढोने वाले दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित किया जाता है जिसके लिए सुरक्षा कारणों से समीपवर्ती बर्थ को खाली रखे जाने की जरूरत हो, इसे भी “पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण” माना जाता है।
- (च) जब कभी पत्तन द्वारा अधिरोपित किसी अन्य पत्तन पर घटक प्रतिबंधों की वजह से दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए पोत को स्थानांतरित किया जाता है तो इसे “पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण” माना जना चाहिए।
- (छ) जब कभी पत्तन द्वारा अधिरोपित किसी बर्थ पर प्रहस्तन प्रतिबंधों की वजह से दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए पोत को स्थानांतरित किया जाता है तो इसे “पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण” रूप में माना जाना चाहिए।
- (ज) जब कभी किसी पोत को ज्वारभाटीय प्रतिबंधों की वजह से लंगरगाह को/से स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (झ) जब कभी किसी पोत को चैनल/ बार में डुबाव प्रतिबंधों की वजह से किसी अन्य पोत को व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाता है।
- (ञ) जब कभी किसी पोत को भिन्न बर्थों/मूरिंगों पर डुबाव में भिन्नता की वजह से किसी अन्य पोत को व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाता है।
- (ट) जब कभी किसी पोत को दिन और रात्रि पाइलटेज के लिए स्वीकार्य डुबाव में भिन्नता की वजह से लंगरगाह में स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण रूप में माना जाएगा।
- (ठ) जब कभी किसी पोत को आबंटित बर्थ अभिग्रहीत होने की वजह से लंगरगाह में स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (ड) जब कभी किसी पोत को बर्थ के प्रचलित निष्क्रियकरण की वजह से लंगरगाह में स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण रूप में माना जाएगा।
- (ढ) पोत के तैयार नहीं होने से इतर के कारणों से तीव्र बाँय मूरिंग से पहले और बाद में पोत का स्थानांतरण किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (ण) नेविगेशनल सुविधा के लिए किसी पोत को लंगरगाह से लंगरगाह में स्थानांतरित किए जाने को पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (त) यदि किसी पोत को पत्तन उपस्कर की खराबी, बर्थ की सफाई, आदि की वजह से स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (थ) घटक एवं प्रहस्तन प्रतिबंधों को पत्तन सुविधा रूप में सूचीबद्ध करने के लिए अध्यक्ष, केपीटी को इस प्रयोजन के लिए समय-समय पर गठित समिति की सिफारिश के आधार पर प्राधिकृत किया गया है।
- (द) जब किसी पोत को बर्थ से बर्थ स्थानांतरित करना होता है, पाइलटेज के दौरान ज्वारभाटा के कारण अथवा दूसरी बर्थ खाली न होने के कारण उसे एंकरेज में छोड़ा दिया जाये तो ऐसे स्थानांतरण को ‘पत्तन सुविधा’ कहा जायेगा।
- (ii) जब कभी किसी पोत को ऑस्टिंग वरीयता पर दूसरा पोत व्यवस्थित करने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है, स्थानांतरित पोत स्थानांतरण प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होगी क्योंकि यह ऑस्टिंग वरीयता प्राप्त करने वाले पोत द्वारा भुगतान किया जाता है अथवा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाता है जब वरीयता पोत ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त हो। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा:
- (क). गैर-कार्गों पोत जिसे किसी स्थिति में बर्थ खाली करना पड़ता है जब कार्गों पोत आते हैं।

- (ख). सिर्फ ओवरसाइड लदाई/उतराई के लिए बर्थ का इस्तेमाल करने वाले पोत।
- (ग). पोत जी बिना कोई कार्गो प्रहस्तन परिचालन किए बर्थ में निष्क्रिय रहते हैं।
- (6) बाह्य तुना बॉय (ओटीबी) में स्थानांतरित किए जाने वाले पोतों के लिए अतिरिक्त पाइलटेज शुल्क प्रभार्य होंगे। यह प्रभारित नहीं किया जाएगा, तथापि, यदि पोत ओटीबी से नौचालित हो जाता है।
- (7) पोत द्वारा ऑफशोर तेल टर्मिनल, वादीनार स्थित वादीनार रोड बाहरी एंकरेज को स्थानांतरण मांगे जाने के मामले में अतिरिक्त प्रभार उगाहे जायेंगे।
- (8) जब पोत को दूसरे पोत की सुविधा/ऑस्टिंग वरीयता के लिए ओटीबी में स्थानांतरित/हटावा जाता है तो पोत जिसकी सुविधा के लिए स्थानांतरण किया जाता है, को पाइलटेज शुल्क, यथा लागू अदा करने होंगे।
- (9) प्रतिबंधित इंजन पावर के साथ किए गए किसी पाइलटेज पर पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची में निर्धारित दरों के डेढ़ गुना पर प्रभारित किया जाएगा और 'फ्लोड मूव' के अधीन पोत की पाइलटिंग के लिए पाइलटेज शुल्क पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची में निर्धारित दरों के दोगुने पर प्रभार्य होगा।
- (10) **200** जीआरटी तक और उसके कम वाले पोतों के मामले में पाइलटेज अनिवार्य नहीं होगा। तथापि, ऐसे पोत पाइलट के लिए कह सकते हैं यदि वे पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची में यथा विनिर्दिष्ट शुल्कों के भुगतान पर ऐसा चाहते हैं।
- (11) कांडला हारबर क्रॉफ्ट नियम, **1955** के अधीन लाइसेंस प्राप्त पोतों के लिए पाइलटेज अनिवार्य नहीं होगा सिवाय प्रारंभिक प्रवेश और अंतिम बर्हिमुखी प्रस्थान के समय।
- (12) जब कभी चक्रवात/बाढ़/प्राकृतिक आपदाओं की स्थिति के दौरान पोतों को पत्तन से ओटीबी में स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसे स्थानांतरणों के लिए पाइलटेज शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।
- (13) जब कभी पोतों को चक्रवात/खाद्य, प्रकृतिक आपदा की अत्यावश्यकता के कारण एसबीएम/जेटियों से वादीनवार की पत्तन सीमा के भीतर वादीनार रोड बाहरी एंकरेज पर स्थानांतरित किया जाता है, ऐसे स्थानांतरण के लिए कोई पाइलटेज शुल्क वसूली नहीं की जायेगी।
- (14) तथापि, यदि पोत को पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बॉय) से समुद्रमुखी 3.22 कि.मी. बिंदु से अधिक पोत के बोर्ड पर पाइलट की आवश्यकता हो, इस अनुसूची में यथा विनिर्दिष्ट दरों के दोगुने पर पाइलटेज शुल्क वसूल किए जाएंगे। पाइलटों की बोर्डिंग पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बॉय) से समुद्रमुखी अधिकतम 9.66 किलोमीटर (6 मील) तक सीमित होगी।
- (15) जब ऐसे पोतों को देखने के लिए पाइलट की आवश्यकता हो जो ग्राउंडिंग, ड्रिफ्टिंग, आदि करते हैं, कांडला और वादीनार दोनों प्रभागों में तटीय पोतों के लिए 2065.80 रु. प्रति घंटा अथवा उसका भाग तथा विदेशगामी पोत के लिए 83.5645 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा अथवा उसका भाग उपस्थिति शुल्क प्रभार्य होंगे। ऐसे पोतों को देखने/ले जाने के लिए अपेक्षित टग की सेवाओं के लिए, दरमान में निर्धारित दर पर टग किराया प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (16) आवक/जावक/स्थानांतरण के लिए एजेंट को 4 घंटे पहले सूचना के साथ पाइलट मीमों यदि परिवहन उसी टाइड के लिए किया जाता है तो पाइलट मीमों में संशोधन करना तीन घंटे के भीतर अनुज्ञेय है तथापि, यदि परिवर्तन अगले टाइड के लिए अपेक्षित है तो 3 घंटे की सूचना के साथ रद्दीकरण मीमो देना अपेक्षित होगा।
- (17) जहां केपीटी अथवा उसका प्राधिकृत अधिकारी संतुष्ट हो कि आने वाले पोतों के लिए बर्थ की अनुपलब्धता की वजह से अथवा ज्वारभाटा समय से मांग-पत्र में उल्लिखित समय पर पाइलट तैनात नहीं किया जाता है तो पाइलट द्वारा बोर्डिंग के लिए समय एवं तारीख केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी द्वारा निर्धारित किया जाएगा।
- (18) तथापि, कोई मांगपत्र अपेक्षित नहीं होगा यदि पोत के मास्टर के नियंत्रण से बाहर आपातकाल, जैसे बोर्ड पर आग, लंगर का निकर्षण और इस तरह के अन्य, में पोत स्थानांतरण/सेवा के लिए पाइलट अपेक्षित हो।
- (19) पाइलट के बोर्ड पर रुकने के मामले में, पाइलट पोत के मास्टर से एक पृष्ठांकन प्राप्त करेगा/पोत के मास्टर द्वारा पृष्ठांकन मना करने पर पाइलट पमाणपत्र में अपनी अभियुक्ति देगा और पाइलट संरोध प्रभार उगाही योग्य होंगे।
- (20) जब बर्थ में खड़े किसी पोत को किसी आने वाले पोत की एजेंसी के किसी विशिष्ट बर्थ के अनुरोध पर स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसा अनुरोध करने वाला एजेंट बर्थ से बर्थ स्थानांतरण प्रभार अदा करेगा। तथापि, शिफ्टिंग के दौरान, यदि पोत की किसी कमी की वजह से कोई अतिरिक्त सेवाएं प्रदान की गई हैं, तो ऐसी सभी सेवाओं के लिए प्रभार वास्तव में कमी वाले पोत पर लागू दरों के अनुसार प्रभारित किये जायेंगे।

- (21) पाइलटिंग के दौरान प्रयोग में लाये गए टगों और अन्य उपस्करों के प्रभार पाइलटेज प्रभारों में कवर किये जाते हैं चाहे कितने भी उपस्कर/क्राफ्ट प्रयोग में लाये गए हैं। तथापि, पोत से यदि कोई विशेष अनुरोध होता है तो उस पर प्रभार लगेगा।

3.1. क. कांडला प्रभाग में सामान्य कार्गो और द्रव कार्गो बर्थों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची।

क्र.सं.	दर प्रति जीआरटी प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग			
	सामान्य कार्गो बर्थ		द्रव कार्गो बर्थ	
	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)
1.	0.23	0.00920	0.16	0.00644

3.1. ख. कांडला प्रभाग में नौचालित पोतों, लांचों, टगों, छोटे क्रॉफ्टों, बाजों आदि बर्थ किराया प्रभार की अनुसूची।

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)
1	बंदर बेसिन के दक्षिण, उत्तर और पश्चिम घाटोंका इस्तेमाल करने वाले नौचालन पोत, लांच, टग, छोटे क्रॉफ्ट, आदि, अनुरक्षण जेटी, फेरी बर्थ और ओओटी में सर्विस जेटी (प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)।	21.783	0.8812
2	कांडला हारबर क्रॉफ्ट नियमावली, 1955 के अधीन लाइसेंसशुदा पोत: घाट बर्थ अथवा कोई बर्थ घाट अथवा जेटी (प्रति जीआरटी प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)।	0.0584 (न्यूनतम रु.166.8304 के अधीन )	0.0024 (न्यूनतम रु. 6.7488 अ.डा.के अधीन )
3	लैंश बाजों के लिए बर्थ किराया तथा मूरिंग शुल्क (प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)।	27.2086	1.1006
4	मछली पकड़ने वाले ट्रॉलरों के लिए बर्थ किराया/मूरिंग शुल्क/स्ट्रीम देयताएं (प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)	3.8414	0.1554

टिप्पणियां :

- (1) पोत के बर्थ किराया प्रभार उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूह के सामने दर्शाई गई दर पर उसके कुल जीआरटी (सकल पंजीकृत टनभार) पर निर्धारित किए जाएंगे।
- (2) गैर-क्रेन सामान्य कार्गो के लिए बर्थ किराया प्रभार इस अनुसूची में निर्धारित दरों के 80 प्रतिशत पर प्रभार्य होगा।
- (3) यदि किसी पोत को सामान्य कार्गो बर्थ अथवा तेल जेटी बर्थ अभिग्रहीत करने वाले दूसरे पोत के साथ खड़ा किया जाता है तो ऐसे दो खड़े किए गए पोतों से ऊपर विनिर्दिष्ट बर्थ किराया प्रभारों के **50** प्रतिशत की दर से वसूल किया जाएगा।
- (4) क्रेन और उपस्कर इस शर्त पर आपूर्ति किए जाते हैं कि किसी भी समय उसके नुकसान अथवा जीवन अथवा संपत्ति हानि अथवा खराबी के लिए पत्तन की कोई जिम्मेदारी नहीं होगी और ऐसे नुकसान/हानि/खराबी की देनदारी उपस्कर के उपयोक्ता/किरायेदार की होगी। उपस्कर और पत्तन संपत्ति को नुकसानों के लिए जो किसी कारण, जैसे क्रेन की अति- लदाई, कोमिंग के अधीन, कार्गो की अनुचित स्लिंगिंग, की वजह से मांगपत्र के अनुसार उपस्कर के इस्तेमाल के दौरान ऐसा होता है, उपयोक्ता पूरी तरह से जिम्मेदार होंगे। पार्टियों को नुकसान को (सही टूट-फूट संभावित) सही देखना होगा और पत्तन को नुकसानों की मरम्मत तथा पुर्नस्थापन पर वास्तव में की गई सभी लागतों को अदा करना होगा।
- (5) उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत पत्तन उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किसी अन्य कारण से निष्क्रिय हो जाता है।
- (6) (I). कोई पोत किसी भी कारण से बिना किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के पत्तन की बर्थ को लगातार कब्जाये हुए है और केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी द्वारा बर्थ खाली करने को नोटिस की अवधि की समाप्ति के बाद भी निष्क्रिय खड़ा है तो कार्गो संबंधित राजस्व की अवसर हानि के प्रतिकार स्वरूप **150** अमरीकी डालर प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए अदा करने होंगे और **48** घंटे की समाप्ति के

- पश्चात् उसे पोत संबंधी प्रभारो अर्थात् एक अतिरिक्त पूर्ण पाइलटेज (आवाक और जावक) की अवसर हानि का भुगतान करना होगा जो सामान्य लागू बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होंगे।
- (ii) पोत के मूरिंग में होने के मामलों में, उक्त प्रभार कागों संबंधी प्रभारों के मामले में **1/3** होंगे अर्थात् **50** अमरीकी डालर प्रति घंटा या उसके भाग के लिए और प्रत्येक **96** घंटे की समाप्ति के पश्चात्, पोत संबंधी प्रभाग देने होंगे अर्थात् एक पूर्ण पाइलटेज (आवाक और जावक) और पत्तन प्रभार जो लागू सामान्य मूरिंग प्रभारों के अतिरिक्त होंगे।
- (iii) तथापि, बर्थ और मूरिंग दोनों के लिए उक्त प्रभार ज्वारभाटीय कारणों के मामलों में देय नहीं होंगे।
- (7). टिप्पणी **6** में विनिर्दिष्ट अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित मामलों के लिए प्रभारित नहीं किए जाएंगे।
- (क). पोत की सुरक्षा के लिए, नौचालन के लिए ज्वारभाटा, डुबाव आदि के लिए प्रतीक्षारत पोत।
- (ख). पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल।
- (ग). लदाई आर्म डिस्कनेक्शन समस्या और
- (घ). कांडला पत्तन न्यास अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों की सहमति से निष्क्रिय बर्थ का प्रयोग।
- (ङ). पोत अथवा उसके एजेंट पर अनरोप्य कोई अन्य कारण।
- (8) तट क्रेन बर्थ में पोत खड़ा है और उसे वस्तु प्रतिबंधों के कारण तटीय क्रेनों के प्रयोग की अनुमति नहीं दी जा रही, ऐसे पोतों से नान-शोर क्रेन बर्थ की दर पर बर्थ किराया प्रभार प्रभारित किया जाएगा।
- (9) यदि पत्तन द्वारा बर्थ से पोत को शिफ्ट करने का आदेश दिया जाता है, परंतु पोत की गलती से, और पोत शिफ्ट कर सकने में समर्थ नहीं है तो उससे 4000 अमरीकी डालर प्रति दिन अथवा उसके एक भाग के लिए प्रभारित किये जायेंगे, जब तक कि पत्तन द्वारा शिफ्टिंग आदेश रद्द नहीं किये जाते बशर्ते शिफ्टिंग आदेश रद्द करने के कारण लिखित में दिये जायें। मूरिंग के लिए उक्त राशि का 50 प्रतिशत प्रभारित होगा।

### 3.2. मूरिंग प्रभारों की अनुसूची:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)
1.	कांडला में मूरिंग प्रभार	0.0358	0.0014
2.	वादिनार में एसबीएम प्रयोग करने वाले पोतों के लिए	0.0144	0.0006

### 3.3. मूरिंग प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)
1.	समुद्रगामी अभियांत्रिक रूप से प्रोपेल्ड पोत:		
(क).	कांडला ओटीवी	25.1618	1.0179
(ख).	वादिनार	8.2194	0.3325
2.	आंतरिक लंगरगाह (प्रति जीआरटी)		
(क).	कांडला	0.0255	0.0010
(ख).	वादिनार	0.0172	0.0007
3.	समुद्रगामी पोतों से इतर क्रॉफ्ट		
(क).	कांडला	13.6096	0.5504
(ख).	वादिनार	3.2185	0.1302

**3.4.** स्वयं अपने लंगरगाहों पर खड़े रहने वाले पोतों के लिए पोतांतरण/प्रदीपन शुल्क

विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति 30 दिन अथवा उसका भाग			
	मदर पोत (अंतरित किए जाने के लिए कार्गो के साथ आने वाले पोत)		डॉटर पोत (कार्गो प्राप्त करने वाले पोत)	
	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)
स्ट्रीम में उनका लंगरगाहों पर पड़े रहने वाले और यानांतरण/लाइटरज परिचालन करने वाले पोतों के लिए लंगरगाह शुल्क।				
(क) कांडला	3.8415	0.1554	0.9604	0.0388
(ख) वादिनार	2.5956	0.1050	0.6489	0.0262

टिप्पणी: यह दर केवल कांडला के लिए/से अविनिहित कार्गो के मामले में लागू है।

**3.5.** वीचिंग प्रभारों की अनुसूची

विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)
वीच में निष्क्रिय खड़े पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग)		
(क) कांडला		
(ख) वादिनार		
	2.6066	0.1050
	1.7613	0.0713

अनुसूची 3.1 से 3.5 से संबंधित सामान्य टिप्पणियां :

- (1). 1 (एक) घंटे की अवधि पोत द्वारा समय-समय पर बर्थ /मूरिंग/लंगरगाह अभिग्रहीन किए जाने से परिगणित होगा।
- (2). पोत को 1 घंटे के समय में मूरिंग शुल्क और बर्थ किराया दोनों अदा नहीं करने होंगे यदि मूरिंग बर्थ से घाट बर्थ अथवा विलोमतः स्थानांतरण किया जाता है। घंटे की शुरुआत के समय लागू दर उस घंटे के लिए वसूल की जाएगी और उसके बाद नए स्थान, बर्थ अथवा मूरिंग प्वाइंट पर प्रभार्य दर लागू होगी।
- (3). तस्करी को रोकने की गतिविधियों में विनियुक्त केंद्रीय/राज्य सरकारों से संबंधित लांच/क्रॉफ्ट बर्थ किराये, मूरिंग शुल्कों और लंगरगाह प्रभारों से छूट प्राप्त होंगे।
- (4). जहां पोतों का एकल टनभार अर्थात् एनआरटी हो, इसे जीआरटी माना जाएगा।
- (5). यदि 1 घंटे की अवधि के दौरान, हारबर क्षेत्र में आउटर तुना बाँय अथवा स्ट्रीम में लंगर डाले पोत को मूरिंग अथवा कार्गो बर्थ में स्थानांतरित किया जाता है, तो मूरिंग अथवा बर्थ, जैसी भी स्थिति हो, में तेजी के समय तक केवल लंगरगाह प्रभार वसूल किए जाएंगे। मूरिंग शुल्कों अथवा बर्थ किराये की वसूली उस समय से शुरू होगी जब पोत मूरिंग अथवा बर्थ में तीव्रता से जाता है, मूरिंग अथवा बर्थ से बाहर आने के समय तक।
- (6). (i). बर्थ किराया पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटे बाद रूक जाएगा। बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित समयावधि में पक्षीय जवारभाटीय स्थितियां अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाएं नहीं होने की वजह से जलयान का प्रतीक्षा समय अतिरिक्त होगा।  
(ii). गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।  
(iii). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय मौसम स्थिति और जवारभाटीय गतिविधियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देगा।
- (7). वरीयता बर्थिंग के लिए, एकल दिन के बर्थ किराया प्रभारों अथवा विराम की अवधि के बर्थ किराया प्रभारों के 75 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, के समकक्ष शुल्क अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।
- (8). ऑस्टिंग वरीयता के लिए, विराम की वास्तविक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के 100 प्रतिशत के बराबर शुल्क अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।

**अध्याय - III**  
**कार्गों संबंधी प्रभार**

1. **घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची**

क्र.सं.	वस्तुओं का विवरण	इकाई	विदेशी दरें (रु.में)	तटीय दरें (रु.में)
(क)	द्रव (बल्क में)			
1.	पीओएल और उत्पाद			
(क).	कच्चा तेल	मी.ट.	18.00	18.00
(ख).	पीओएल उत्पाद	मी.ट.	50.00	50.00
(ग).	एलपीजी	घ.मी.	75.00	125.00
2.	खाद्य तेल-कच्चा और	मी.ट.	30.00	50.00
3.	गैर जोखिमपूर्ण रसायन	मी.ट.	30.00	50.00
4.	जोखिमपूर्ण रसायन	मी.ट.	30.00	50.00
(ख)	शुष्क कार्गो			
1.	सल्फर सहित उर्वरक और कच्चा माल	मी.ट.	20.16	33.60
2.	खाद्यन्न, अनाज, दालें और तिलहन			
	(I) बल्क	मी.ट.	9.00	15.00
	(II) ब्रेक बल्क	मी.ट.	5.40	9.00
3.	सीमेंट और खंगर	मी.ट.	13.50	22.50
4.	अयस्क और खनिज (सभी किस्मों में)	मी.ट.	10.13	16.88
5.	ग्रेनाइट और मारबल्स	मी.ट.	13.50	22.50
6.	धातुएं (फेरस/गैर-फेरस) (पाइपों, प्लेटें, बच्चा, लौहा और काँयल शीट सहित)	मी.ट.	22.50	37.50
7.	धातु स्क्रैप	मी.ट.	27.00	45.00
8.	पशु (छोटा)	सं.	9.00	15.00
9.	पशु(बड़ा)	सं.	18.00	30.00
10.	पशु उत्पाद, अस्थिचूर्ण, खाल और चमड़ा	मी.ट.	9.00	15.00
11.	खल और चारा	मी.ट.	9.00	15.00
12.	रद्दी कागज और अखबारी कागज	मी.ट.	18.00	30.00
13.	निर्माण सामग्री और रेत	मी.ट.	10.13	16.88
14.	कोयला और कोक (फायरवुड सहित)	मी.ट.	15.12	25.20
15.	लकड़ी, टिम्बर और बॉस	घ.मी.	18.00	30.00
16.	पटसन और पटसन उत्पाद तथा काँयर उत्पाद	मी.ट.	13.50	22.50
17.	कॉटन वेस्ट सहित कॉटन	मी.ट.	13.50	22.50
18.	नमक	मी.ट.	9.00	15.00
19.	चीनी			
	(I) बल्क	मी.ट.	9.00	15.00
	(II) ब्रेक कल्क	मी.ट.	5.40	9.00
20.	सिंथेटिक रेजिन और वुड पल्प	मी.ट.	27.00	45.00
21.	हथियार, गोला-बारूद, विस्फोटक और रक्षा सामग्रियां	मी.ट.	58.50	97.50

22.	सोडा एश, एचडीपीई, पीवीसी, एलडीपीई, आदि सहित शुष्क	मी.ट.	13.50	22.50
23.	यात्री (आने वाले और जाने वाले)	प्रति व्यक्ति	144.00	240.00
24.	खाली कंटेनर (20 फीट तक )	सं.	86.40	144.00
25.	खाली कंटेनर (20 फीट से अधिक)	सं.	129.60	216.00
26.	लदा हुआ कंटेनर (20 फीट तक)	सं.	432.00	720.00
27.	लदा हुआ कंटेनर (20 फीट से अधिक)	सं.	648.00	1080.00
28.	प्ररियोजना सामग्री	यथामूल्य	0.180%	0.300%
29.	मशीनरी	यथामूल्य	0.180%	0.300%
30.	फल, नट्स, टेपिओका, कोकोनट, कोपरा, टेमेरिड के बीज आदि	यथामूल्य	0.585%	0.975%
31.	मोटर वाहन अथवा कोई अन्य उपस्कर पर वार्फेज जो पत्तन से होकर जा रहे हैं।			
I	उपस्कर:-			
1.	विमान	प्रत्येक	45,000	75,000
2.	नौका और लांच	प्रत्येक	9,000	15,000
3.	एक्स्कावेटर, मोटर ग्रेडर, डम्पर ट्रक, पाहिए, लोडर, बुल डोजर, पेवर, पावर ट्रांसफार्मर, एसेम्बलड यूनिट के रूप में			
(क).	15 एमटी तक भार वाले उपस्कर	प्रत्येक	18,000	30,000
(ख).	15 एमटी से अधिक भार वाले उपस्कर और 30 एम तक के भार वाले उपस्कर	प्रत्येक	27,000	45,000
(ग).	30 एमटी से अधिक भार वाले उपस्कर	प्रत्येक	60,000	1,00,000
4.	रेलवे वैगन और सवारी डिब्बे ।	प्रत्येक	13,380	22,300
5.	लोकोमोटिव	प्रत्येक	20,100	33,500
6.	खुली स्थिति में उपस्कर, स्पेयरपार्टों सहित बिजली और इलैक्ट्रानिक सामान, औजार और अनुषंगी पुर्जे।	मी.ट.	660	1,100
II.	यात्री/कार्गो ले जाने वाले मोटर वाहन			
(i).	दुपहिया	प्रत्येक	300	500
(ii).	तिपहिया	प्रत्येक	900	1,500
(iii).	1400 सीसी तक चारपहिया			
	(क). आयात	प्रत्येक	2,520	4,200
	(ख). निर्यात	प्रत्येक	1,320	2,200
(iv).	1400 सीसी से अधिक के चारपहिया आयात व निर्यात	प्रत्येक	5,040	8,400
(v).	6 पहिया और अधिक के			
	(क). 7.5 एमटी तक के भार के वाहन	प्रत्येक	6,000	10,000
	(ख). 7.5 एमटी से अधिक भार के वाहन	प्रत्येक	17,400	29,000
32.	अन्य सभी अविनिष्ट सामान	मी.ट.	31.50	52.50
(ग)	विविध			
1.	पैकिंग सामग्री, जलयानों, के डनेज, जलयानों की फिटिंग्स, जंतुओं के साथ खधान्न और कार्गो रूप में अविनिहित		निःशुल्क	
2.	डाक सामग्री, राजनयिक डाक, बोनाफाइड कूड का बैग और उनके व्यक्तिगत सामान, कार्मिक बैगेज और ड्यूटी पर जाने वाले मिलिट्री कार्मिक के साथ मिलिट्री उपस्कर ।		निःशुल्क	

3.	तस्कर विरोधी गतिविधियों में लगे केंद्रीय और राज्य सरकार के लांचों के लिए बंकर	निःशुल्क
4.	जलयानों के प्रावधान सहित संबद्ध जलयान के भंडार	रु. 950 प्रति शिपिंग बिल
5.	जलयान के बंकर	सामान्य घाटशुल्क का 50 प्रतिशत

टिप्पणियां :

- (1). बल्क से इतर अर्थात् ब्रेक बल्क और गैर-कंटेनरबद्ध कार्गो, कार्गो पर लागू ऊपर निर्धारित घाटशुल्क प्रभारों की दरें पत्तन लेबर की आपूर्ति के लिए उपर्युक्त दरों के अलावा विदेशी के लिए रु 18 प्रति मी.ट और तटीय कार्गो के लिए रु.10.80 प्रति मीटर वसूल किया जाएगा।
- (2). ऊपर निर्धारित लिक्विड बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभार लिक्विड कार्गो बर्थों में पहास्तन के लिए लागू हैं। यदि लिक्विड बल्क कार्गो सामान्य कार्गो बर्थों पर प्रहस्तित किया जाता है तो 20 प्रतिशत अतिरिक्त घाटशुल्क वसूल किया जाएगा।
- (3). ऐसे मामलों में घाटशुल्क प्रभारों का 50 प्रतिशत यानांतरण प्रभारों के रूप में वसूल किया जाएगा जहां पत्तन सीमाओं के भीतर मदर पोत से डॉटर पोत पर कार्गो उतारा गया कार्गो उतारा गया कार्गो अन्य पत्तनों को भेजा जाता है। वादिना में कच्चे तेल के यानांतरण के मामले में, रु. 9.00 प्रति मीटर के यानांतरण प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (4). कार्गो की बल्क मदों सिवाय पीओएल उत्पाद (खनिज तेल) पर घाटशुल्क प्रभार पोतों के विनिहित टनभार पर प्रभार्य होंगे। खनिज तेलों के मामले में, सीमाशुल्क द्वारा विधिवत् प्रमाणित आउट टर्न रिपोर्टों में दर्शाई गई मात्रा घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के लिए आधार होगी।
- (5). आयातों पर 'यथामूल्य' प्रभार सीआईएफ मूल्य; एफओबी मूल्य पर निर्यातों; और तटीय कार्गो पर तटीय सामानों के बिल में विनिर्दिष्ट मूल्य पर परिकलित किए जाएंगे। सीमाशुल्क का प्रवेश/शिपिंग बिल/ तटीय सामानों का बिल घाटशुल्क प्रयोजन के लिए कार्गो का मूल्य निर्धारित करने के लिए मुख्य दस्तावेज होंगे और जहां यह उपलब्ध न हो, वहां मूल्य लदाई/बिलों, आदि के बिल के आधार पर निर्धारित की जाएगी।
- (6). इस अनुसूची में निर्धारित यथामूल्य दरों में तट लेबर की लागत, प्रहस्तन आदि शामिल हैं। सीआईएफ/ परेषणों के एफओबी मूल्य, जैसी भी स्थिति हो, पर घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करने के लिए उतराई का बिल/शिपिंग बिल जैसे शिपिंग दस्तावेज प्रस्तुत करने होंगे।
- (7). घाटशुल्क प्रभार वास्तव में निर्यात किए गए सामानों पर प्रभार्य होंगे। सीमाशुल्क विभाग की पूर्व लिखित अनुमति से निर्यात के लिए पत्तन में लाए गए कार्गो को यदि किसी कारण से हटाया जाता है तो ऐसे कार्गो के लिए लागू घाटशुल्क प्रभारों के समकक्ष शुल्क अंतरण अथवा किराया शर्तों पर भंडारित कार्गो पर ध्यान दिए बिना देय है।  
पंद्रह दिनों की निःशुल्क अवधि अंतरण शर्तों पर भंडारित निर्यात कार्गो और किसी कारण से पत्तन क्षेत्र से हटाए गए कार्गो के लिए स्वीकार्य होगी।
- (8). यानांतरण कार्गो, यदि एक ही पोत से उतारा और दोबारा लादा जाता है, दोनों गतिविधियों के लिए एकल घाटशुल्क प्रभार्य होगा।
- (9). घाटशुल्क सामानों की प्रत्येक मद के कुल टनभार पर परिकलित किया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए, सकल ने कि प्रत्येक पैकेज का निवल टनभार, संबंधित बिल अथवा अन्य शिपिंग दस्तावेज में यथा विनिर्दिष्ट, नए चैक के अधीन परिगणित किया जाएगा, यदि परिस्थितियां ऐसी अपेक्षा करती हैं।
- (10). घाटशुल्क, यथा लागू, पोत के एक हैच उतारे गए कार्गो और ओवर साइट अथवा गोदी घाटों से लाइटरों में से किसी के द्वारा पोत के कार्गो के ट्रिमिंग अथवा पुनःव्यवस्थापन के लिए दूसरे पोत में दोबारा चढ़ाया जाता है, पर प्रभार्य होगा।
- (11). घाटशुल्क/ऑन-बोर्ड तथा घाटशुल्क अनुसूची में 'अविनिर्दिष्ट श्रेणी' के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, यह देखने के लिए प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन किया जाएगा कि क्या कार्गो उन अनुसूचियों में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (12). घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के सीमित प्रयोजन के लिए 'कंटेनर' अर्थात् पोतवणिकों के अपने कंटेनर से इतर कंटेनर।



- (13) (क). डीआरडीओ द्वारा आयातित सामान भी घाटशुल्क संग्रहण के प्रयोजन से 'रक्षा भंडार' के रूप में वर्गीकृत किया जायेगा।
- (ख). "रक्षा भंडार" में 'बम, हथगोले, टारपीडो, माईंस, प्रक्षेपास्त्र, और उसी प्रकार के युद्ध का गोलाबारूद और उसके पुर्जे हो सकते हैं, गोलियां और अन्य गोला-बारूद तथा प्रोजेक्टाइल्स और उसके पुर्जे, जिसमें शॉट और गोलियां और अस्त्र आदि हो सकते हैं' जो हथियार, गोला-बारूद, पुर्जे और उनके अनुषंगी पुर्जों के अंतर्गत आते हैं परंतु भारतीय सीमाशुल्क प्रशुल्क, अध्याय 93 की टिप्पणी सं. 2 के अनुसार उसके भाग/पुर्जे में रेडियों अथवा राडार शामिल नहीं हैं।
- (14) पत्तन पर आने वाले पोत, जिनके लिए सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 के प्रयोजन से आईजीएम और/अथवा ईजीएम दाखिल किए गए हैं, को कार्गो 'नहीं' माना जा सकता और वे वाहन मात्र हैं और पत्तन ऐसे पोतों से घाटशुल्क नहीं लेगा।
- (15) (क). कार्गो/एमएफआई जो कांडला पत्तन के लिए नहीं है, आता है और उसे पुनःप्रेषित /पोतांतरित किया जाता है, उसे प्रत्येक प्रहस्तन के लिए उस कार्गो/एमएफआई के लिए लागू घाटशुल्क का 75 प्रतिशत की दर से निर्धारित किया जायेगा। स्टीमर एजेंट यदि अपेक्षित हो तो कार्गो/कंटेनर/एमएफआई को एक बर्थ से दूसरी बर्थ पर ले जाने की व्यवस्था करेगा।
- (ख). कार्गो/एमएफआई सीधे पोत से पोत पोतांतरण का निर्धारित उस कार्गो एमएफआई पर लागू घाटशुल्क के 50 प्रतिशत की दर पर निर्धारित किया जायेगा।
- (ग). कार्गो/एमएफआई, मूलतः कांडला के लिये थे बाद में पोतांतरण के लिए संशोधित कर दिया गया, उसका निर्धारित उस कार्गो/एमएफआई पर प्रत्येक प्रहस्तन के लिए लागू घाटशुल्क के 100 प्रतिशत पर किया जायेगा।
- (घ). ऊपर क्रम सं. 31 (1) (3) के अंतर्गत वर्गीकृत इकाइयों के स्पेचर्स और एसेसरीज पर अलग से उगाड़ी उपरोक्त क्रम संख्या 31 (1) (6) में निर्धारित दरों पर की जायेगी।

## 2. विलंब शुल्क प्रभारों की अनुसूची

### 2.1. निःशुल्क अवधि

क्र.सं.	विवरण	आयात	निर्यात
1.	सामान्य कार्गो	5 दिन	15 दिन
2.	टिम्बर लट्टे	8 दिन	--
3.	कंटेनरों में भरा जाने वाला निर्यात कार्गो	--	15 दिन
4.	किसी कारण से वापस लिया जाने वाला निर्यात कार्गो	--	15 दिन
5.	जोखिमपूर्ण सामान	3 दिन	3 दिन

#### टिप्पणियां :

- (1). निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर कार्य दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (2). (i). आयातों के लिए निःशुल्क अवधि पोत के कार्गो की संपूर्ण उतराई की तारीख से परिगणित की जाएगी।  
(ii). जब पोत के कार्गो का कुछ हिस्सा स्ट्रीम और कुछ हिस्सा घाट पर उतारा जाता है तो अंतरण शैडों तथा याडों में भंडारण की निःशुल्क अवधि अलग-अलग परिगणित की जाएगी।  
(iii). स्ट्रीम में लाइटरों में उतारे गए कार्गो के मामले में निःशुल्क अवधि लाइटरों से घाट पर कार्गो की संपूर्ण उतराई की तारीख से शुरू होगी।  
(iv). घाट पर सीधे उतारे गए कार्गो के मामले में निःशुल्क अवधि पोत द्वारा कार्गो की संपूर्ण उतराई की तारीख से शुरू होगी।  
(v). किसी कारण से बर्थ से पोत को हटाए जाने के मामले में जो विनिहित मात्रा के संपूर्ण उतराई से पहले हो, निःशुल्क अवधि बर्थ से पोत को हटाए जाने के समय से ऐसे उतारे गए कार्गो से शुरू होगी।  
(vi). जब आयात कार्गो अंतरण रूप में भंडारित किया जाता है और बाद में पुनःनिर्यात में परिवर्तित किया जाता है तो निःशुल्क अवधि शिपिंग बिल जैसे निर्यात दस्तावेजों को दाखिल करने की तारीख से सीमा जाएगी।

- (3). निर्यातों के लिए निःशुल्क अवधि उस तारीख से शुरू होगी जब कार्गो अंतरण/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है। विलंबशुल्क पोत की बर्थिंग की तारीख के अगले दिन से समाप्त हो जाएगा। स्ट्रीम लदाई के मामले में विलंबशुल्क प्रथम बार्ज की लदाई के दिन से समाप्त हो जाएगा। विलंबशुल्क उसी नौचालन में बार्जों के माध्यम से पोत पर वास्तव में लादे गए कुल कार्गो के लिए समाप्त हो जाएगी।
- (4). कंटेनर में भरे जाने वाले निर्यात कार्गो पर निःशुल्क अवधि उस तारीख से शुरू होगी जब कार्गो अंतरण क्षेत्र में लाया जाता है। विलंबशुल्क भरण के दिन (दोनों दिनों सहित) से समाप्त हो जाएगा।
- (5). किसी कारण से वापस लिए गए निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पत्तन क्षेत्र में निर्यात कार्गो लाए जाने के समय से शुरू होगी।
- (6). आयातों और निर्यातों दोनों के लिए जोखिमपूर्ण कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए रविवार एवं अवकाश दिवस शामिल किए जाएंगे। जोखिमपूर्ण सामानों पर विलंबशुल्क प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट सामान्य दरों की दोगुनी पद पर वसूल किए जाएंगे।
- (7). सर्वेक्षण सामान  
सर्वेक्षण के लिए रखे गए सामानों के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि पोतों के कार्गो की संपूर्ण उतराई की तारीख से सात दिन होंगे, परंतु इस शर्त के अधीन कि:
- केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी को संबोधित सर्वेक्षण के लिए आवेदनपत्र लागू सामान्य निःशुल्क अवधि के भीतर प्राप्त हुआ हो।
  - आयातकों को लागू सामान्य निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 21 दिनों के भीतर सर्वेक्षित कार्गो का पूर्ण विवरण दर्शाते हुए सर्वेक्षण प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना होगा।
- (8). बचा हुआ सामान  
सात दिनों की निःशुल्क अवधि उस तारीख से गिनती की जाएगी जिस तारीख को सामानों को वास्तव में साल्वेज किया जाता है।
- (9). अदावाकृत सामान  
अदावाकृत सामान जब प्रभावी नियमों के अधीन पत्तन द्वारा बेचा जाता है, सात दिनों की निःशुल्क केपीटी द्वारा बोली स्वीकार किए जाने की तारीख से स्वीकृत होगी।
- (10) घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के सीमित प्रयोजन के लिए 'कंटेनर' अर्थात् पोतवणिकों के अपने कंटेनर से इतर कंटेनर।

## 2.2. विलंब शुल्क प्रभार

- (क). कार्गो पर विलंब शुल्क प्रभार नीचे अनुसूची (ख) के अतिरिक्त निःशुल्क दिवसों, रविवार एवं अवकाश दिवसों सहित, के बाद पत्तन के अंतरण शैडों और यार्डों में छोड़े गए सभी सामानों पर प्रभार्य होगा।  
(राशि रु. में)

क्र.सं.	विवरण	इकाई	अंतर्गत क्षेत्र	खुला क्षेत्र
1.	पहला सप्ताह	प्रति मी.ट. अथवा उसका भाग प्रति दिन अथवा उसका भाग	3.75	1.88
2.	दूसरा सप्ताह	-उपरोक्त -	5.63	2.85
3.	तीसरा सप्ताह	-उपरोक्त -	7.50	3.75
4.	चौथा सप्ताह	-उपरोक्त --	15.00	7.50
5.	पांचवा सप्ताह	-उपरोक्त -	30.00	15.00
6.	छठा सप्ताह	-उपरोक्त -	60.00	30.00
7.	सातवां सप्ताह और अधिक	-उपरोक्त -	120.00	60.00

- (ख). मोटर वाहन अथवा कोई अन्य उपस्कर जो पत्तन से होकर मुक्त दिवसों से इतर, रविवार और अवकाश सहित, पत्तन से होकर गुजर रहा है, पर विलंब शुल्क प्रभार अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	प्रति घाट यूनिट प्रति दिन अथवा उसके एक भाग के लिए विलंब शुल्क (रुपयों में)
1.	आयात कार्गो	

	(i). पहले सात दिन के लिए	18.50
	(ii). अगले सात दिन के लिए	37.00
	(iii). अगले सात से दस दिन	55.50
	(iv). अगले 13 दिन	112.50
2.	निर्यात कार्गो और पोतांतरण कार्गो	
	(i). पहले 7 दिन	18.50
	(ii). अगले 3 दिन	37.00
	(iii). तत्पश्चात्	112.50

**टिप्पणियां :**

- (1). विलंबशुल्क प्रभारों के प्रयोजन के लिए दिन अथवा उसका एक भाग के लिए की गणना 0800 बजे से 0800 बजे तक होगी।
  - (2). सीमाशुल्क द्वारा बंधक बनाए गए सामानों पर विलंब शुल्क:
    - (i). अवधियां जिस दौरान सामानों को मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया से इतर विश्लेषणीय अथवा तकनीकी टेस्ट वाले विशेष जांच के प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा बंधक बनाया जाता है और आयातकों की ओर से किसी वृत्ति अथवा लापरवाही नहीं होने को सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रभावित किया जाता है; और
    - (ii). जहां सामान आयात नियंत्रण औपचारिकताओं की वजह से सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा बंधक बनाया जाता है और आयातकों की ओर से किसी वृत्ति अथवा लापरवाही नहीं होने को सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है,

**(i) और (ii) के अधीन बंधन की ऐसी अवधि के लिए, विलंबशुल्क प्रभार निम्नवत वसूल किए जाएंगे:**

बंधक के प्रथम 30 दिन : लागू विलंबशुल्क का 20 प्रतिशत

31 वें से 60 वें दिन : लागू विलंबशुल्क का 50 प्रतिशत

60 दिनों के बाद : लागू विलंबशुल्क का 100 प्रतिशत
  - (3) आयात और निर्यात कार्गो/कंटेनर दोनों पर विलंबशुल्क प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे जब पत्तन जलयान कार्गो/कंटेनर की सुपुर्दगी देने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किया जाए।
- 2.3. कंटेनर पर विराम समय प्रभार की अनुसूची

अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग					
	20 कंटेनर तक		20 से अधिक परंतु 40 कंटेनर तक		40 कंटेनर से अधिक	
	विदेशी अ.डा.	तटीय (रु.में)	विदेशी अ.डा.	तटीय (रु.में)	विदेशी अ.डा.	तटीय (रु.में)
प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
08 से 15 दिन	0.60	24.72	1.20	49.44	1.80	74.16
16 से 30 दिन	1.20	49.44	2.40	98.88	3.60	148.32
31 से 45 दिन	1.80	74.16	3.60	148.32	5.40	222.48
45 दिनों से अधिक	3.60	148.32	7.20	296.64	10.80	444.96

**टिप्पणियां:**

- (1). खाली करने/भरण के लिए पत्तन क्षेत्र के हटाए गए आयात कंटेनरों से पोत की संपूर्ण उतराई के अगले दिन से हटाए जाने की तारीख तक (हटाए जाने की तारीख सहित) विराम समय प्रभार वसूल किए जाएंगे। इसी तरह, प्राप्त निर्यात कंटेनरों से प्राप्ति की तारीख से नौभरण की तारीख से पहले वाले दिन (नौभरण की तारीख के अलावा) तक विराम समय प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (2). यदि किसी विशेष दिन कंटेनर से विराम समय प्रभार पहले ही वसूल लिया जाता है तो उसी दिन वहीं इकाई प्रभारित नहीं की जाएगी भले ही ऊपर उल्लिखित क्षेत्रों के बीच ही क्यों न संचलित किया जाए।

- (3). कंटेनर पर विराम समय प्रभार इस बात को ध्यान में रखे बिना वसूल किए जाएंगे कि कंटेनर को चेसिस पर अथवा भूमि पर अथवा ऊंचा चढ़ाया जाता है।
- (4). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, वसूल किए जाएंगे परंतु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:
- परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
  - यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का निर्णय लेता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी परित्याग पत्र जारी कर सकता है परंतु इस शर्त के अधीन कि,
    - लाइन कार्गो के साथ कंटेनर को अपनी संरक्षा में लेना और या तो इसे वापिस लेना अथवा इसे पत्तन परिसर से हटाएगा; और
    - लाइन को कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करने होंगे।
  - कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाइयां पूरी करने तक जरूरी रहेगा।
  - जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कब्जे में/बंधक बनाया जाता है और 75 दिनों की निर्धारित समयावधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तो भंडारण प्रभार उस दिन से लागू होना बंद हो जाएगा जब सीमाशुल्क उस कार्गो को छोड़ने का आदेश देता है परंतु लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, कब्जे में लिए गए/बंधक कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में ले जाना होगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होगा।

2.4. प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग					
	20 कंटेनर तक		20 से अधिक परंतु 40 कंटेनर तक		40 कंटेनर से तक	
	विदेशी अ.डा.	तटीय (रु.में)	विदेशी अ.डा.	तटीय (रु.में)	विदेशी अ.डा.	तटीय (रु.में)
प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार	4.13	169.95	6.19	254.93	8.25	339.90

**टिप्पणियां:**

- प्रति बिंदु आधार पर प्रशीतन बिंदु आबंटित किए जाएंगे।
- पत्तन के पास यह अधिकार है कि वह प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति करे और किसी भी नुकसान के लिए यह जिम्मेदार नहीं होगा भले ही निम्नलिखित स्थिति में उपयोक्ता खर्च करे:
    - केपीटी के नियंत्रण से बाहर के कारणों से बिजली आपूर्ति ठप्प होना;
    - समयानुसार बिजली आपूर्ति में केपीटी की असमर्थता; और,
    - बिना कोई कारण बताए बिजली की आपूर्ति बंद करना, जब गोदियों के सुगम परिचालन के लिए ऐसा जरूरी हो।
  - केपीटी उपयोक्ताओं को यह अनुमति देगा कि जब बिजली आपूर्ति बांझित हो/बंद हो उस समय वे अपनी लागत पर जनरेटिंग सैट अथवा अन्यथा लाकर बिजली की वैकल्पिक आपूर्ति के लिए अपनी व्यवस्था कर सके।
  - प्रशीतन प्वाइंटों को बिजली की आपूर्ति के लिए अतिरिक्त प्रभार बिजली की ऐसी गैर आपूर्ति अवधि के दौरान प्रभार्य नहीं होगा।

## 2.5. सामान्य कार्गो पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क

(क). खुले स्थान के लिए:

अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग		
	कच्चा प्लॉट (बिना सीमेंट/बिना अस्फाल्टेड) (रु. में)	पक्का प्लॉट (सीमेंट वाले अस्फाल्टेड) (रु. में)	धानी और उत्थित कुर्सी क्षेत्र (रु. में)
<b>0 – 60 दिन</b>	84.00	144.00	168.00
<b>61 – 90 दिन</b>	168.00	288.00	336.00
<b>91 – 180 दिन</b>	210.00	360.00	420.00
<b>180 दिनों के बाद</b>	252.00	432.00	504.00

(ख). आवंटित स्थान के लिए

अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग
	(रु. में)
0 – 60 दिन	279.00
61 – 90 दिन	558.00
91- 180 दिन	697.50
180 दिनों के बाद	837.00

**टिप्पणियाँ:**

- (1). लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों की गणना के प्रयोजन के लिए अवधि खुले और ढके हुए दोनों क्षेत्रों के लिए कार्गो के विराम की अवधि को ध्यान में रखते हुए गणना की जाएगी।
- (2). भंडारण स्थानों के लिए अवेदन पत्र केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी को समानों के भंडारण से पहले देना होगा। भंडारण स्थानों का कोई अनाधिकृत अधिग्रहण शास्ति के रूप में दोगुने किराये के भुगतान के लिए देय होगा।
- (3). लाइसेंस (भंडारण) शुल्क अग्रिम रूप में अदा किए जाएंगे। दंडात्मक ब्याज, अध्याय 1 में 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तों में बिंदु सं. (viii) (ख) में यथा निर्धारित, देय राशि पर प्रभार्य होगा परंतु उस तारीख से भुगतान नहीं करना होगा जब राशि देय हो जाती है से भुगतान की वास्तविक तारीख तक जो किसी भी स्थिति में 7 दिनों से अधिक नहीं होगी। यदि, किसी कारण से, भुगतान देय अधिग्रहण किए जाने की तारीख को देय राशि के दिन से 7 दिनों के बाद विलंब से भुगतान किया जाता है तो इसे अनाधिकृत माना जाएगा।
- (4). आवंटित किया गया स्थान केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी से नोटिस प्राप्त होने पर खाली करना होगा ऐसा नहीं करने पर इसे अनाधिकृत अभिग्रहण माना जाएगा; और, पत्तन प्राधिकारी अन्य कार्रवाई, जैसा ठीक समझा जाएगा, की जाएगी।
- (5). केपीटी के पास, किराया आधार पर आवंटित, ऐसे स्थानों को पत्तन परिवहन के हित में बिना पूर्ण नोटिस के वापस लेने का अधिकार होगा जो अधिग्रहीत नहीं हो/खाली हों। ऐसे मामलों में, किराये में अनुपालित कटौती स्वीकार की जाएगी।
- (6). भंडारण प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए दिन की गणना 0800 बजे से 0800 बजे तक होगी।
- (7). यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें कंटेनरों पर भंडारण प्रभार/भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।

- 2.6. (क). कार्यालय स्थान के लिए प्रभार (पत्तन क्षेत्र के भीतर )

प्रभार का आधार	दर
प्रति वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह	₹ 90.00

- 2.6. (ख). कार्गो प्रहस्तन उपकरणों जैसे एचएमसी क्रेन, ग्रैव, फोर्कलिफ्ट, पे-लोडर्स, ट्रेलर, लूज गेयर, एचएमसी क्रेन, ग्रैव, क्रेन आदि के पार्किंग प्रभार

प्रभार का आधार	आवृत्त क्षेत्र	खुला क्षेत्र
प्रति वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग	83.70 रु.	43.20 रु.

- 2.6. (ग) पत्तन से गुजरने वाले रेल बाउंड/रेल बार्न कार्गो पर विशेष पत्तन सेवा प्रभार

विवरण	इकाई	देय प्रभार
पत्तन से गुजरने वाले रेल बाउंड/रेल बार्न कार्गो पर विशेष पत्तन सेवा प्रभार	प्रति टन अथवा उसका भाग	5.00 रु.

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के बोर्ड पर श्रमिकों के मिश्रित दर प्रभार

क्र.सं.	कार्गो की मद	दर प्रति एमटी (रु.में)			
		बल्क		ब्रेक बल्क	
		तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी
1	उर्वरक/उर्वरक की कच्ची सामग्री	13.25	22.09	--	--
2	चावल और अन्य खाद्यान	22.10	36.84	35.71	59.51
3	सीमेंट	-	-	70.60	117.66
4	स्टील काँयल और स्टील पाइप	-	-	18.99	31.65
5	टिम्बर और अन्य लॉग	-	-	28.91	48.18
6	मशीनरी पैकेज तथा अन्य पैकेज	-	-	17.63	29.39
8	लौह अयस्क	15.25	15.25	-	-
9	लौह अयस्क से इतर अयस्क	12.09	20.15	45.73	76.21
10	स्क्रेप	24.62	41.03	-	-
11	तेल तत्व	15.40	25.67	21.77	36.28
12	ताप कोयला	11.49	11.49	-	-
13	अन्य कोयला	6.61	11.02	-	-
14	नमक	9.16	15.27	19.31	32.18
15	चीनी	15.32	25.53	40.25	67.09
16	ग्रेनाइट और अन्य मार्बल	-	-	27.63	46.06
17	अन्य सभी अविनिर्दिष्ट सामान	8.00	13.33	45.73	76.21

**अध्याय IV****विविध प्रभार****1. पोतों को स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभारों की अनुसूची**

विवरण	दर प्रति किलोलीटर अथवा उसका भाग	
	तटीय पोत (रु.में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)
बर्थों के समीप पोतों/क्रॉफ्ट को आपूर्ति पानी (क) कांडला (ख) वादिनार	78.34 52.931	3.17 2.141
	100 कि.ली. लिए न्यूनतम प्रभार के अधीन	

**टिप्पणी:**

यथा निर्धारित न्यूनतम प्रभार वसूल किया जाएगा यदि पोत का स्वामी, मास्टर अथवा एजेंट अथवा उसका प्राधिकृत प्रतिनिधि जल, यथा अपेक्षित, की आपूर्ति लेने से इंकार करता है।

**2. प्रवेश परमिट, टोकन, प्रमाणपत्र तथा सांख्यिकी विवरण जारी करने के लिए प्रभारों की अनुसूची**

क्र.सं.	विवरण	दरें
1.	स्थायी प्रवेश परमिट और टोकन जारी करने के लिए प्रभार	₹ 112.50
2.	यातायात एवं मरीन विभागों द्वारा प्रमाणपत्र तथा सांख्यिकी विवरण जारी करने के लिए प्रभार	₹ 75.00

**टिप्पणियां:**

(1). भारत सरकार, राज्य सरकारों के गैर-व्यावसायिक विभाग, सरकारों द्वारा नियुक्त समितियां, प्रेस में प्रकाशन के लिए आंकड़ों की अपेक्षा करने वाले प्रेस एजेंसियों अथवा उनके प्रतिनिधियों से कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।

(2). केपीटी के कर्मचारियों को पास/टोकन जारी करने के लिए कोई शुल्क नहीं लिया जाएगा।

**3. कार्गो प्रहस्तन प्रयोजन के लिए मोबाइल क्रेनों, फोर्कलिफ्टों, आदि के लिए किराया प्रभारों हेतु अनुसूची**

क्र.सं.	विवरण	इकाई	तटीय		विदेशी	
			दर (रु.में)	न्यूनतम (रु.में)	दर (रु.में)	न्यूनतम (रु.में)
1.	3 टन तक की क्षमता के फोर्कलिफ्ट ट्रक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	312.48	624.96	520.80	1041.60
2.	3 टन से अधिक 5 टन तक क्षमता के फोर्कलिफ्ट ट्रक	-उपरोक्त-	347.08	694.16	578.46	1156.92
3.	पे लोडर (फ्रंट एंड लोडर)	-उपरोक्त-	392.83	785.66	654.72	1309.44
4.	ट्रेक्टर (10 टन तक क्षमता)	-उपरोक्त-	310.25	620.50	517.08	1034.16

**टिप्पणियां:**

- (1). (i). किराया प्रभार उपस्कर के परेषण के समय से शुरू होंगे परंतु अधिकतम 30 मिनट के अंतरण समय तक, बशर्ते ऐसा परेषित उपस्कर कार्य स्थल पर परिचालन के लिए उपलब्ध करवाया गया हो।
- (ii). उपस्कर की खराबी और मांगपत्र की अवधि के दौरान उसके कार्य के लिए पत्तन द्वारा उपस्कर वापस लेने की वजह से 30 मिनट तथा उससे अधिक के प्रत्येक अवसर के बंधन की अवधि किराये की अवधि के परिकलन के लिए अतिरिक्त होगी।
- (2). क्रेनों और अन्य कार्यों प्रहस्तन उपस्कर के लिए पार्टियों से अपेक्षा की जाती है कि वे दिन की तीसरी पाली और अगले दिन की पहली और दूसरी पाली के लिए कार्यदिवसों को 1230 बजे तक मांगपत्र जमा करना होगा उपस्कर स्टॉक तथा उपस्कर की उपलब्धता की शर्त पर उपलब्ध करवाया जाएगा।
- (3). पार्टियों को उन्हें आपूर्ति किए जाने से पहले अथवा बाद में उपस्कर के लिए मांगपत्र एक घंटे के नोटिस पर रद्द करवाने की अनुमति होगी।
- (4). 2 और 3 पर विनिर्दिष्ट शर्तें उन कार्यों प्रहस्तन परिचालनों के लिए पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट को घाट क्रेनों की आपूर्ति के लिए भी लागू होंगी जिनके लिए प्रभार बर्थ किराया प्रभारों में शामिल हैं।

**4. भारतोलन प्रभारों की अनुसूची:**

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु. में)
1.	ट्रकों एवं अन्य छोटे वाहनों द्वारा धर्मकांटे के प्रयोग के लिए	प्रति वाहन	37.50
2.	ट्रेलरों और अन्य बड़े वाहनों द्वारा धर्मकांटे के प्रयोग	-उपरोक्त-	75.00
3.	केवल भार किराये पर लेने के लिए	सैट प्रतिदिन अथवा उसका भाग के लिए	18.00
4.	भारतोलन प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	प्रति परेषण	90.00

**टिप्पणियां:**

- (1). एटेंडेंट लेबर संबद्ध पक्षों द्वारा आपूर्ति की जाएगी।
- (2). भारतोलन प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे यदि भारतोलन पत्तन प्रभारों के निर्धारित के प्रयोजन के लिए पत्तन के हित में किया जाता है।

**5. गंदे बलास्ट टैंक, स्थानांतरण/पीओएल उत्पादों के अंतर-स्थानांतरण के लिए प्रभारों की अनुसूची**

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु.में)
1.	4000 टन क्षमता के गंदे बलास्ट टैंकों के प्रयोग के लिए	प्रति 8 घंटे की पाली अथवा उसका भाग	23250.00
2 (i).	पुराने कांडला में गंदे बलास्ट टैंक से पीओएल उत्पादों का एचपीसीएल टर्मिनल खेरिरोहर और विलोमत: केपीटी के 12 पाइपलाइन के माध्यम से।	प्रति 8 घंटे की पाली अथवा उसका भाग	8293.50
(ii).	12 पाइप से जुड़े डीजल परिचालित पम्प (600 एचपी)	प्रति घंटे अथवा उसका भाग	876.00
(iii).	इलैक्ट्रिक पम्प (519 एचपी) 12" पाइपलाइन के साथ	-उपरोक्त -	507.00
(iv).	इलैक्ट्रिक पम्प (519 एचपी) 16/2" पाइपलाइन के साथ	-उपरोक्त-	505.50
3.	मै.आईओसी फोर शोर टर्मिनल से पीओएल उत्पादों का खारिरोहर में तेल कंपनियों और विलोमत: स्थानांतरण, कांडला पत्तन न्यास पाइपलाइनों के माध्यम से।	प्रति 8 घंटे की पाली अथवा उसका भाग	16117.50



**अनुसूची 1, 2, 4 और 5 के लिए सामान्य टिप्पणियां**

उपकरणों को इस शर्त पर किराये पर दिया जाएगा कि किसी ऐसी हानि अथवा जन हानि अथवा प्रापटी को नुकसान के लिए पत्तन की जिम्मेदारी नहीं होगी जो किसी भी समय सीधे या उपकरणों की खराबी की वजह से होगा और कि किरायेदार को उपकरण सही स्थिति में रखने होंगे और सभी नुकसान (सिवाय फेअर टूट-फूट) को ठीक करवाना होगा भले ही ऐसे सभी मामलों में आग अथवा अन्यथा से दुर्घटना हुई हो जहां उपकरण किरायेदार द्वारा स्वयं अथवा अन्यथा द्वारा चले जा रहे हों। नुकसान की सरम्मत की लागत इस प्रयोजन के लिए वास्तव में खर्च, सामान्य अप्रत्यक्ष एवं प्रतिशत प्रभारों सहित, जब पुर्नस्थापन की लागत मूल बही मूल्य अथवा प्रतिस्थापन की लागत, जो भी ज्यादा हो, होगी।

**6. पत्तन फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के प्रयोग के लिए प्रभारों की अनुसूची**

क्र.सं.	विवरण	इकाई	कांडला प्रभाग में दर		वादिनार प्रभाग में दर	
			तटीय पोत (रु. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)	तटीय पोत (रु. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)
क	क्रॉफ्ट्स	प्रति घंटा अथवा उसका भाग				
(i).	200 बीएचपी तक		1818.63	73.57	1228.80	49.71
(ii).	201-400 बीएचपी		5259.18	212.75	3553.50	143.75
(iii).	401-1500 बीएचपी		6398.84	258.85	4323.54	174.90
(iv).	1501-2000 बीएचपी		24981.10	1010.56	16879.13	682.81
(v).	2000 बीएचपी से ऊपर के		26295.90	1063.75	17767.50	718.75
			(न्यूनतम रु. 78887.5 के अधीन)	(न्यूनतम रु. 3191.25 अ.डा. के अधीन)	(न्यूनतम रु. 53302.50 के अधीन)	(न्यूनतम रु. 2156.25 के अधीन)
ख	अग्नि शमन क्रॉफ्ट	प्रति 8 घंटे की पारी अथवा उसका भाग	96830.44	3917.09	65425.98	2646.68
ग	वॉटर बार्ज 'भीमसेन'	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	8536.70	345.34	5768.04	233.34

**टिप्पणियां:**

- क्रम सं. क (i) से (iv) और क्रम संख्या ग के लिए न्यूनतम प्रभार 2 घंटे के लिए उगाहा जायेगा
- वादिनार में पुल बैंक परिचालनों के लिए 35 टन बीपी का किराया निम्नलिखित शर्तों के अधीन है:
  - किराया प्रभार प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रभार्य होगा। दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग तटीय पोत के लिए रु. 21097.36 और विदेशगामी पोत के मामले में 853.453 अमेरिकी डॉलर होगा।
  - यदि टग पुल बैंक परिचालनों से पहले अथवा बाद में तेल कंपनियों द्वारा अनुवर्तन में किराये पर ली जाती है, तटीय पोत के लिए प्रभार रु. 20591.025 और विदेशगामी पोत के लिए 832.97 अमेरिकी डॉलर प्रति आधा घंटा अथवा उसका भाग प्रभार्य होगा।
- जहां पोतों के एजेंट, स्वामी/मास्टर अथवा अन्य पत्तन उपयोक्ता लांचों को पत्तन न्यास के पाइलटों अथवा कांडला पत्तन सीमाओं के भीतर ड्यूटी पर अन्य कर्मचारियों के साथ बांटा जाता है, उपलब्धता के अधीन, समय की सुविधा, आदि, प्रत्येक पार्टी को दरमान में निर्धारित दर के एक तिहाई पर क्रॉफ्ट के लिए किराया प्रभार अदा करेगी।
- मूरिंग या लंगरगाह में से किसी में कांडला डिवीजन के भीतर उपयोग के लिए पोतों के एजेंटों अथवा मास्टरों या पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा सामान्य प्रयोजन के किराये के लिए प्रभार मौजूदा दरों के 50 प्रतिशत तक कम किए जाएंगे, परंतु विदेशगामी पोत के मामले में 15.85 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में रु. 577.54 के न्यूनतम प्रभार के अधीन।

- (5). मूरिंग या लंगरगाह में से किसी में वादिनार डिवीजन के भीतर उपयोग के लिए पोतों के एजेंटों अथवा मास्टरों/स्वामियों या पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा सामान्य प्रयोजन के किराये के लिए प्रभार मौजूदा दरों के 50 प्रतिशत तक कम किए जाएंगे, परंतु विदेशगामी पोत के मामले में 10.71 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में रु.264.81 के न्यूनतम प्रभार के अधीन।
- (6). यदि कांडला डिवीजन में क्रॉफ्ट एक पार्टी से अधिक द्वारा बांटा जाता है, देय प्रभार, विदेशगामी पोत के मामले में 15.85 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में रु.577.54 के न्यूनतम प्रभार के अधीन, सभी पक्षों द्वारा समान रूप से बांटी जाएगी।
- (7). यदि वादिनार डिवीजन में क्रॉफ्ट एक पार्टी से अधिक द्वारा बांटा जाता है, देय प्रभार, विदेशगामी पोत के मामले में 10.71 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में रु. 264.81 के न्यूनतम प्रभार के अधीन, सभी पक्षों द्वारा समान रूप से बांटी जाएगी।
- (8). कांडला पत्तन सीमाओं के भीतर लैंश बाजों को ले जाने के लिए पत्तन की टन किराये पर लेने के लिए प्रभार निर्धारित दरों के 50 प्रतिशत तक कम किया जाएगा।

**7. स्टील फ्लोटिंग शुष्क गोदी के लिए प्रभारों की अनुसूची:**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति पोत					
		30 मी. तक के क्रॉफ्ट		30 से 60 मीटर के बीच क्रॉफ्ट		60 मीटर से अधिक क्रॉफ्ट	
		तटीय पोत (रु.में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु.में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु.में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)
1.	पोत का गोदीकरण एवं अगोदीकरण, पहले सहित, और शुष्क गोदी की सफाई।	122719.80	4963.92	147114.00	5951.22	171634.38	6943.16
2.	2रें से 8वें दिन (दोनों दिनों सहित) तक शुष्क गोदी किराया प्रतिदिन अथवा उसका भाग।	43386.12	1755.10	52065.86	2106.22	60745.62	2457.36
3.	9वें से 20वें दिन दोनों सहित) तक शुष्क गोदी किराया प्रतिदिन अथवा उसका भाग।	65082.56	2632.78	78096.72	3159.26	91114.22	3685.86
4.	21वें दिन अथवा उसके भाग से शुष्क गोदी किराया	104853.56	4241.66	125824.84	5090.00	146794.22	5938.30
क्र.सं.	विवरण	विवरण				तटीय पोत (रु.में)	विदेशगामी (अ.डा.में)
5.	मरम्मतों के लिए कील ब्लॉकों को हटाना तथा रिफिटिंग करना। इसके अलावा, विशेष ब्लॉक, यदि किसी पोत के निर्माण में रखा जाना अपेक्षित हो।					6900.06 प्रति ब्लॉक	279.12 प्रति ब्लॉक

**टिप्पणियां:**

- (1). (क). शुष्क गोदी के समीप क्रॉफ्टों की बर्थिंग एवं अबर्थिंग दरमान के अनुसार प्रभारित की जाएगी।

- (ख). किरायेदार को अधिग्रहित क्षेत्र की रोज़ सफाई करनी होगी सिवा पहले दिन के, ऐसा नहीं करने पर किरायेदार से रु.10000/- प्रति दिन वसूल किये जायेंगे।
- (2). शुष्क गोदी में उपलब्ध सुविधाएं अर्थात् स्टेगिंग, समुद्री पानी, टॉयलेट-बाथरूम, आदि शुष्क गोदी के भीतर पोतों के विराम के दौरान ही निःशुल्क उपलब्ध करवाई जाएंगी परंतु इसकी उपलब्धता के अधीन। शुष्क गोदी क्रेन प्रति घंटा आधार पर प्रभारित की जाएंगी परंतु उनकी उपलब्धता के अधीन। दिन की पाली के दौरान शुष्क गोदी क्रेनों के प्रावधान के लिए, रु. 2540/-प्रति घंटा अथवा उसका एक भाग की दर से किराया प्रभार वसूल किया जाएगा। यदि दिन पाली के बाद अर्थात् 14.00 बजे के बाद प्रयोग किया जाता है, तो प्रभार रविवार एवं अवकाश दिवसों सहित दिन पाली प्रभारों के दोगुना होंगे। दिन पाली/रविवारों एवं अवकाश दिवसों के बाद न्यूनतम किराया अवधि चार घंटों के लिए होगी।
- (3). किराया अवधि कैलेंडर दिवस के 0000 बजे से गिनती की जाएगी जब सिंकिंग परिचालन शुरू होता है और गोदीकरण के लिए कैलेंडर तारीख के 2400 बजे तक जब अगोदीकरण समाप्त होने के बाद पानी निकाला जाता है।
- (4). शुष्क गोदी के कूड़े की सफाई किरायेदार द्वारा करवाई जाएगी।
- (5). देय न्यूनतम प्रभार 2 कैलेंडर दिवसों की अवधि के लिए होगा और अनुवर्ती दिवस का दशमलव एक दिन गिनती किया जाएगा।
- (6). जब शुष्क गोदी में दो या अधिक पोत एक साथ खड़े किए जाते हैं तो गोदीकरण प्रभार प्रत्येक पोत के लिए अलग-अलग देय होंगे।
- (7). गोदीकरण/अगोदीकरण परिचालन के दौरान और शुष्क गोदी के अन्दर/समीप इसके विराम के दौरान कोई नुकसान होता है तो यह किरायेदार की जिम्मेदारी होगी और क्षति/नुकसान की लागत किरायेदार से वसूल की जाएगी। केपीटी कोई जिम्मेदारी/देयता स्वीकार नहीं करेगा भले ही किन्हीं कारणों से शुष्क गोदी का इस्तेमाल करते हुए पोत के किसी विराम के लिए हो।
- (8). पत्तन समीवर्ती शुष्क गोदी में खड़े किए गए/वर्ध किए गए क्राफ्ट/कू को किसी क्षति/नुकसान के लिए जिम्मेदार नहीं होगा।
- (9). रविवार/अवकाश दिवसों को गोदीकरण/अगोदीकरण के लिए इन अनुसूची के क्र.सं. 1 पर निर्धारित दरों के 30 प्रतिशत के बराबर अतिरिक्त प्रभार प्रभार्य होगा।
- (10). इस अनुसूचि के क्र.सं. 1 पर निर्धारित प्रभारों का 100 प्रतिशत प्रभार्य होगा यदि गोदीकरण अथवा अगोदीकरण के लिए मांग पत्र किरायेदार द्वारा रद्द करवाया जाता है।  
परिचालन के रद्दीकरण के लिए ये अतिरिक्त प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे यदि परिचालन के लिए निर्धारित दिन से पिछले दिन को 1400 बजे से पहले गोदी प्रभारी को लिखित में पूर्व नोटिस नहीं भेजा जाता है।  
100 प्रतिशत अतिरिक्त प्रभार प्रभार्य नहीं होगा यदि गोदीकरण अथवा अगोदीकरण का रद्दीकरण ओटीबी अथवा लंगरगाह से शुष्क गोदी में क्राफ्ट के देरी से पहुंचने की वजह से किया जाता है क्योंकि एक बार जब पत्तन में शुष्क गोदीकरण के लिए पोत प्रदान किए गए स्लॉट के अनुसार गोदीकरण के लिए ओटीबी अथवा लंगरगाह में पहुंचता है और गोदीकरण परिचालन के लिए संकेत जारी किया जाता है।
- (11). यदि टग, लांच, आदि की सेवाएं गोदीकरण/अगोदीकरण परिचालन के दौरान शुष्क गोदी की आवश्यकता के रूप में केपीटी द्वारा उपयोग की जाती हैं तो यह प्रभार्य नहीं होंगे।
- (12). शुष्क गोदी के लिए मांगपत्र जमा करते समय, किरायेदार को तारीखें दर्शाते हुए शुष्क गोदी में विराम की संभावित अवधि के साथ पोत के सभी अपेक्षित ब्योरे भेजने होंगे।
- (13). एक परिस्थित में, यदि कोई पोत विनियमित अवधि की समाप्ति से पहले ऐसे पोत के शुष्क गोदीकरण के लिए अपेक्षित हो तो जो पहले से शुष्क गोदी में हो, तो बाद उन दो दिनों अर्थात् परिचालन का दिन और पिछला दिन के लिए लागू किराया प्रभारों के 25 प्रतिशत पर प्रभारित किया जाएगा। तथापि, शुष्क गोदी की अपेक्षा वाले पूर्ववर्ती पोत से उन दो दिनों के लिए लैटर पोत के लिए लागू किराया प्रभारों का शेष 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा; उसके लिए प्रभार्य सामान्य प्रभारों के अलावा अर्थात् यदि दूसरा पोत गोदी में पहले से पोत के विराम के 8वें दिन शुष्क गोदी में खड़ा किया जाता है, 7वां और 8वां दिन लागू दर के 25 प्रतिशत पर और इस लागू दर का शेष 75 प्रतिशत, उसके परिचालन तथा विराम के लिए प्रभार्य सामान्य प्रभारों के अलावा, शुष्क गोदी की अपेक्षा वाले पोत पर प्रभार्य होगा।

- (14) जब दो अथवा अधिक पोत शुष्क गोदी अभिग्रहीत करते हैं और यदि किसी कारण से, पोतों में से एक पोत उस अवधि की समाप्ति पर अनलॉक के लिए तैयार हो जिसके लिए अन्य पोत के साथ पोत का विराम विनियमित किया गया था और एतद्वारा अगोदी के लिए शुष्क गोदी अभिग्रहण करने वाले पोत या पोतों को रोके जाने के कारण, पत्तन पूर्व पोत से वसूल कर सकता है, प्रभार्य सामान्य प्रभारों के अलावा, विराम की अवधि के दौरान लैटर पोत या पोतों के लिए लागू किराये प्रभार का 75 प्रतिशत। तथापि, पोत या पोतों जिन्हें बंधक बनाया जाता है, विराम की अवधि के लिए लागू किराया प्रभारों का शेष 25 प्रतिशत पत्तन को अदा करना होगा।
- (15) यदि स्थिति अन्यथा हो अर्थात् यदि शुष्क गोदी में पोतों में से एक उस अवधि की समाप्ति से पहले गोदी से बाहर निकालना अपेक्षित होता है जिसके लिए वह विनियमित किया गया था, शुष्क गोदी अभिग्रहण करने वाले अन्य पोतों और विनियमित अवधि के भीतर इन दो दिनों अर्थात् परिचालन का एक दिन और पिछला दिन के लिए लागू दर के 25 प्रतिशत और लागू दर के 75 प्रतिशत की दर से इन दो दिनों के लिए उसकी अनुसूची तारीख से पहले गोदी खाली किए जाने की अपेक्षा वाले पोत पर उसके लिए प्रभार्य सामान्य प्रभारों के अलावा वसूल की जाएगी।
- (16) यदि एजेंसियों/प्रयोक्ताओं का गोदीकरण अवधि के विस्तार की जरूरत है तो उन्हें सम्पूर्णतः अवधि अनुसूची से 48 घण्टे पहले आवेदन प्रस्तुत करना होगा और ऐसी विस्तारित अवधि के लिए निम्नवत अतिरिक्त प्रभार उगाहे जाएंगे:

अनुमोदित दिनों से इतर दिन	अतिरिक्त प्रभार
01-03 दिन	50%
04-07 दिन	100%
07 से इतर दिन	200%

8. गोदियों में चलने वाले वाहनों के लिए प्रभारों की अनुसूची

सं.	वर्गीकरण	दर प्रति दिन (रु. में)	दर प्रति माह (रु. में)	दर प्रति वर्ष (रु. में)
1.	टैक्सियां	11.25	112.50	375.00
2.	ऑटो रिक्शा	9.00	45.00	150.00
3.	छक्के	2.25	22.50	67.50
4.	मोबाइल कार्गो प्रहस्तन उपस्कर (मोबाइल क्रेन, फोर्क लिफ्ट, एफईएल आदि)	30.00	750.00	----

**टिप्पणियां:**

- (1) केलेंडर दिवस के रूप में एक दिन आधी रात से आधी रात माना जाएगा।
- (2) ओओटी वादीनार में उपर्युक्त प्रभार लागू नहीं होंगे।

9. इलैक्ट्रिक घाट क्रेनों के किराये के लिए प्रभारों की अनुसूची यदि जलयानों/बाजों को और से इतर कार्गो के प्रहस्तन के लिए

प्रति घंटा प्रति क्रेन	विदेशी	रु. 1200.00
	तटीय	रु. 720.00

**टिप्पणियां:**

- (1) मांगपत्रित क्रेन के रद्दीकरण के लिए लिखित में एक घंटे का नोटिस दिया जाएगा अन्यथा आधी पाली के लिए निर्धारित प्रभार अवकाश दिवसों के सिवाय वसूल किए जाएंगे जिसके लिए नोटिस की अवधि 24 घंटे अपेक्षित होती है ऐसी नहीं करने पर दो पालियों के लिए प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (2) क्रेन सामान्यतः समय-समय पर यथा निर्धारित पाली घंटों के दौरान कार्य के लिए उपलब्ध करवाई जाएंगी। यदि भोजनावकाश के समय के दौरान क्रेन अपेक्षित हों तो केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत कर्मचारी को अग्रिम नोटिस देना होगा, और, ऐसे मांगपत्रों का अनुपालन केपीटी की एक्सिजेंसीज और विवेकाधीन होगा।
- (3)
- (i) चिन्हित लिफ्टिंग क्षमताओं से ज्यादा बोझ क्रेनों पर नहीं रखा जाएगा।
- (ii) आयात सामानों का स्लिंग घाटों पर किसी पोत उतराई के खुले हैच रास्ते के अधीन सीधे किया जाएगा और कोमिंग के अधीन सामानों के ब्रेकिंग आउट अथवा हटाने के प्रयोजन के लिए क्रेन विनियुक्त की जाएंगी।

- (iii) सिर्फ क्रेनों का उपयोग नहीं किया जाएगा और कोई अन्य लिफ्टिंग गियर यातायात प्रबंधक की लिखित अनुमति के बिना किसी लिफ्ट पर उनके साथ उपयोग नहीं किया जाएगा।
- (iv) जलयान के अधिकारी को यह अवश्य देखना चाहिए कि पत्तन क्रेन जलयान के गियर तथा उसके अवरोधों को बिल्कुल साफ करें।
- (v) 1,000 कि.ग्रा. से अधिक के भारी लिफ्टस पोत के मास्टर द्वारा घोषित किए जाएंगे जो गलत घोषण के कारण होने वाली सभी दुर्घटना के लिए जिम्मेदार होगी।
- (vi) क्रेनों की आपूर्ति, यदि उपलब्ध हो, केवल इसी शर्त पर की जाएगी कि पत्तन ऐसे किसी नुकसान क्षति अथवा खराबी के लिए जिम्मेदारी नहीं होगा जो क्रेनों के उपयोग की वजह से हो और ऐसे नुकसान, क्षति अथवा खराबी के लिए देयता उस पोत पर होगी जिसके लिए क्रेन अथवा क्रेन कुछ समय के लिए कार्यरत हों।
- (vii) पोत अथवा उसके स्टीवडोरों के मास्टर अथवा स्वामी के पर्यवेक्षण के अधीन के सिवाय घाट पर किसी क्रेन से कार्गो नहीं उतारा जाएगा। ऐसा मास्टर अथवा स्वामी अथवा स्टीवडोर ऐसे पोतों के ऑन बोर्ड पर सामानों के आयातक स्लिंगिंग की असावधानी की वजह से होने वाले किसी नुकसान अथवा क्षति के लिए वैयक्तिक रूप से जिम्मेदार होगा।
- (viii) घाट अथवा उसके स्टीवडोरों पर पड़े रहने वाले पोतों के मास्टर और स्वामी जलयान के उन हिस्सों में रोशनी की सही व्यवस्था के लिए व्यक्तिगत और सामूहिक रूप से उत्तरदायी होंगे जहां पत्तन के घाट अथवा अन्य प्रापटी से किसी तरह प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष जुड़े रास्ते पर कार्य किया जा रहा हो। वास्तव में, किसी जिंदगी को नुकसान अथवा क्षति के मामले में वे पत्तन के प्रति संयुक्त और सामूहिक रूप से उत्तरदायी होंगे।
- (ix) किराये की घाट क्रेनों के परिचालनों की शुरुआत के बाद, प्रत्येक अवसर पर लगातार 30 मिनट से कम की अवधि के लिए किरायेदार पर किसी कारण से अनारोप्य अथवा बिजली बन्द होने की वजह से घाट परिचालनों को रोका जाता है तो ऐसे कार्य रोकने की अवधि के लिए तटीय पोतों के मामले में रु. 70.13 प्रति घंटा और विदेशगामी पोत के मामले में रु.105.18 प्रति घंटा की दर पर कटौती के लिए किरायेदार हकदार होगा। इस प्रयोजन के लिए, 30 मिनट से अधिक रुकावट अवधि को एक घंटे के अगले चतुर्थांश में पूर्णांकित किया जाएगा।

10. 60 टन हार्बर मोबाइल क्रेन के लिए किराया प्रभार:

- (i) ड्राई बल्क कार्गो के लिए

दैनिक औसत क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
7000-7999	24.51	14.71
8000-8999	25.95	15.58
9000-9999	27.40	16.44
<b>10000</b>	<b>28.84</b>	<b>17.30</b>
10001-11000	30.28	18.16
11001-12000	31.73	19.04
12001-13000	33.16	19.90

**नोट:** ऊपर दिखाए गए रूप में वृद्धिशील अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहली हजार टन के लिए 105% और दूसरे हजार टन के लिए 110% आधार दर बढ़ाया गया था। तीसरे हजार टन के लिए दर आधार दर को 115% बढ़ा कर निकाला गया। इसी पद्धति को ही 13000 टन से परे की दर की गणना करने के लिए अपनाया जाना चाहिए। इसी प्रकार, 7000 टन से कम के निष्पादन के लिए अधिकतम दरों को आधार दर को तदनुसार घटा कर परिकलित करना चाहिए।

## (ii) (क) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

दैनिक औसत क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
3000-3999	68.50	41.10
<b>4000</b>	<b>72.10</b>	<b>43.26</b>
4001-5000	75.70	45.43

**नोट:** ऊपर दिखाए गए रूप में वृद्धिशील अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहली हजार टन के लिए 105% बढ़ायी गई थी। इसी पद्धति को ही 5000 टन से इतर की दर की गणना करने के लिए अपनाया जाना चाहिए। इसी प्रकार, 3000 टन से कम के निष्पादन के लिए अधिकतम दरों को आधार दर को तदनुसार घटा कर परिकलित करना चाहिए।

## (ख) टिम्बर लॉगों सहित अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

दैनिक औसत क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटवर्ती
1500-2499	109.40	65.64
<b>2500</b>	<b>115.16</b>	<b>69.10</b>
2501-3500	120.93	72.55

**नोट:** ऊपर दिखाए गए रूप में वृद्धिशील अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहली हजार टन के लिए 105% बढ़ायी गई थी। इसी पद्धति को ही 3500 टन से परे की दर की गणना के लिए अपनाया जाना चाहिए। इसी प्रकार, 1500 टन से कम के निष्पादन के लिए अधिकतम दरों को आधार दर को तदनुसार घटा कर परिकलित करना चाहिए।

**नोट्स:**

- औसत बर्थ-दिन उत्पादन की गणना के लिए सूत्र निम्नानुसार है:-  

$$\frac{\text{एचएमसी द्वारा कुल लादी गई मात्रा/ऊतारी गई मात्रा} \times 24 \text{ घंटे}}{\text{कुल लिया गया समय पोत प्रारंभ से पूरा होने तक}}$$
- पोत के लिए औसत बर्थ-दिन उत्पादन के अनुसार प्रारंभ से लदान/कार्गो से उतरायी के पूरा करने तक, क्रेन किराया चार्ज की उचित दर, पूर्ण मात्रा, लोड/निर्वासन कार्गो के लिए, पोर्ट उपयोगकर्ताओं से वसूली के लिए चुना जाएगा।
- यदि एक एचएमसी एक और एचएमसी या ईएलएल क्रेन/क्रेनों के साथ काम करता है, क्रेन के लिए बर्थ-दिन उत्पादन मात्रा लोड मीटर द्वारा रिकॉर्ड किया गये के आधार पर तय किया जाएगा।
- एक घंटे से अधिक के लिए क्रेन की खराब स्थिति में जब तक पोत बर्थ छोड़ता है, एचएमसी द्वारा कार्गो प्रहस्तित मात्रा लोड/निर्वहन क्रेन ब्रेक-डाउन करने से पहले, क्रेन के काम के घंटे के द्वारा विभाजित और 24 द्वारा गुणा करके निर्धारित किया जाएगा।
- एचएमसी के ऑपरेशन में दो घंटे से अधिक लगातार ठहराव, जो एचएमसी के कारण न हो, क्रेन, क्रेन ऑपरेशन में पोत के कुल समय की गणना करते समय उपयुक्त छूट की अनुमति होगी। उपरोक्त उद्देश्य के लिए एचएमसी के 2 घंटे से कम के ठहराव को ध्यान में नहीं लिया जाएगा। ठहराव, जो एचएमसी के कारण हो किसी छूट की अनुमति नहीं होगी। एचएमसी के लोड/उतराई संचालन के काम के दौरान में सभी ठहराव दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट के पीटी के अधिकारी अथवा उसके द्वारा नामित किसी अन्य एजेंसी द्वारा प्रमाणित किया जाना आवश्यक है।
- क्रेन की खराब स्थिति या काम न करने के कारण पोत स्थानांतरण आवश्यक हो जाता है, तब, बर्थ/एंकरेज से पोत के स्थानांतरण का शुल्क नहीं लिया जाएगा।
- औसत उत्पादन पर विवाद की स्थिति में पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।

**अध्याय 5**

तुना/तेकरा स्थित एकेबीटीपीएल द्वारा संचालित शुष्क बल्क टर्मिनल स्थित कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) द्वारा प्रदान की गई मेरीन संबंधी सेवाओं के प्रशुल्क

(i) अध्याय II - पोत संबंधी प्रभार के अंतर्गत पत्तन भुगतानों की अनुसूची

क्र.सं.	प्रभार्य पोत	तुना/तेकरा स्थित शुष्क बल्क टर्मिनल में आने वाले पोतों के लिए		
1.	तुना/तेकरा स्थित शुष्क बल्क टर्मिनल में प्रहस्तित पोत	दर प्रति जी आर टी		उमी पोत के संबंध में भुगतान की आवृत्ति
		विदेश गामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)	
2.	तुना/तेकरा स्थित शुष्क बल्क टर्मिनल में प्रहस्तित पोत	1.0709	42.4783	पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर भुगतान देय होगा।

(ii) अध्याय II- पोत संबंधी प्रभार के अंतर्गत पाइलटेज शुल्क की अनुसूची

जीआरटी के स्लेब	दर प्रति जी आर			
	तुना/ तेकरा स्थित शुष्क बल्क टर्मिनल पर प्रहस्तित पोत के लिए			
	पहले 2 वर्षों के लिए		तीसरे वर्ष के लिए	
	विदेशगामी पोत (अ.डा.में)	तटीय पोत (रु. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)
1	2	3	4	5
30,000 जीआरटी तक	0.8451	33.5217	1.0464	41.5065
30,001 – 60,000 जीआरटी	U.S.\$25,353 + U.S.\$0.6761 प्रति जीआरटी पर 30,000 जीआरटी	10,05,652 + 26.8174 प्रति जीआरटी पर 30,000 जीआरटी	U.S.\$31,392 + U.S.\$0.8371 प्रति जीआरटी पर 30000 जीआरटी	12,45,195 + 33.2052 प्रति जीआरटी पर 30,000 जीआरटी
60,000 जीआरटी से अधिक	U.S.\$ 45,636 + U.S.\$ 0.5916 प्रति जीआरटी पर 60,000 जीआरटी	₹18,10,174 + ₹23.4652 प्रति जीआरटी पर 60,000 जीआरटी	U.S.\$56,505 + +U.S.\$0.7325 प्रति जीआरटी पर 60000 जीआरटी	₹22,41,351 + ₹29.0546 प्रति जीआरटी पर 60,000 जीआरटी

**टिप्पणी:** कालम (2) और (3) में दी गई दरें इस प्राधिकरण के 15 जनवरी, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/42/2014-केपीटी द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के कार्यान्वयन की तारीख से 2 वर्ष के लिए लागू रहेंगी। तीसरे वर्ष के लिए कालम (4) और (5) में दी गई दरें लागू होंगी।

**अनुलग्नक- II****निष्पादन मानक**

क्र.सं.	निष्पादन प्रतिमान	प्रस्तावित निष्पादन मानक
(1).	कार्गो संबंधी सेवाएं	
(क)	बड़े कार्गो समूहों के संबंध में औसत पोत बर्थ दिवस उत्पादन (टनों में)	
	(i). ब्रेक बल्क	3755
	(ii). शुष्क बल्क	13516
	(iii). कंटेनर	3545
	(iv). तरल-वाडीनार प्रभाग	25175
	(v). समग्र	15850
(ख)	कंटेनरों के संबंध में औसत मूव प्रति घंटा (टीईयू में)	18
(2)	पोत संबंधी सेवाएं	
(क)	पोतों का औसत टर्न-अराउण्ड समय (दिनों में)	5.00
(ख)	पोतों का औसत बर्थिंग पूर्व समय (दिनों में)	2.30
(3)	पत्तन द्वारा संगत पाया गया कोई अन्य प्रतिमान	-

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 4th July, 2016

**No. TAMP/18/2016-KPT.**— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby notifies the revised Scale of Rates and Performance Standards disposing of the proposal of the Kandla Port Trust (KPT) for revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

**Case No. TAMP/18/2016-KPT**

**Kandla Port Trust**

- - -

**Applicant**

**QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 21<sup>st</sup> day of June 2016)

This case relates to the proposal received from Kandla Port Trust (KPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR) under Tariff Policy, 2015.

2.1. The KPT has vide its letter dated 22 February 2016 filed a proposal for general revision of its Scale of Rates. The said proposal was taken on consultation with the concerned users/ user organisations / BOT operators at the KPT. The comments furnished by them were forwarded to the KPT as feedback information. The KPT has responded to their comments. The proposal of the KPT was internally scrutinized in the office. The additional information / clarifications were sought from the KPT vide our letter dated 18 April 2016. A joint hearing in this case was held on 20 April 2016 at the KPT premises. At the joint hearing, the KPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

2.2. The KPT has vide its letters dated 27 May 2016 and 13 June 2016 furnished additional information/clarifications. While responding to the additional information/clarifications, the KPT has furnished the revised draft SOR and modified revenue estimates.

3. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, this Authority has passed a speaking Order disposing of the proposal filed by the KPT for general revision of its Scale of Rates under Tariff Policy 2015.

4. Arrangements are being made for notification of the Order in the Gazette of India which is likely to take some more time. Therefore, this Authority desires that the revised Scale of Rates and Performance Standards may come into force without waiting for notification of the detailed speaking Order. Accordingly, this Authority notifies the revised Scale of Rates and Performance Standards of the KPT immediately which is attached as **Annex - I** and **Annex - II** respectively. The revised Scale of Rates shall come into force after expiry of 30 days from the date of notification of the Scale of Rates and Performance Standards in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2019. The detailed speaking Order passed by this Authority will be notified shortly.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)  
[ADVT III/4/Exty./143/16 (167)]



**Kandla Port Trust****Scale of Rates****CHAPTER – I****Definitions and General Terms & Conditions****1.1. Definitions - General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping / Competent Authority.
- (ii). “Demurrage” shall mean charges payable for storage of cargo within port premises beyond free period, as specified in the Scale of Rates.
- (iii). “Foreign-going vessel” shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iv). “Full Container Load” “(FCL)” shall mean a container having cargo of one Importer/Exporter.
- (v). “Hazardous Chemicals” mean and include the chemicals referred under Schedule I, Schedule II and Schedule III of Manufacture, Storage and import of Hazardous Chemicals Rules, 1989 framed under Environment (Protection) Act, 1986 and Rules, as applicable from time to time.
- (vi). “Less than a Container Load” “(LCL)” shall mean a container having cargo of more than one Importer/Exporter.
- (vii). “Port area” means the custom bonded area of the Port.

**1.2. General Terms & Conditions**

- (i). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
  - (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
  - (b) A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a License for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and Custom Conversion order.
- (ii). Criteria for levy of vessel related charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
  - (a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (b) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iii). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
  - (a) Foreign going Indian vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:-

- (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (ii). Not Converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

\*The Central Board of Excise & Customs - Circular No 15/2002-Cus dated 25th February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian Port to another Indian Port in India, in Indian flag foreign going vessels without any Custom Conversion.
- (b). In case of Foreign flag vessels converted to coastal run on the basis of a License for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from Indian Port and destined from any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo / container.
- (iv). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (v).
  - (a). All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector banks as may be specified from time to time.
  - (b). The day of entry of the vessel into port limits shall be reckoned as the day for such conversion. In respect of charges on containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.
- (vi). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from date of arrival in the cases of vessels staying in the Port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (vii). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (viii). Interest on delayed payments / refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be 15% per annum.
  - (b). Likewise, the Port Trust shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be 15% per annum.
  - (c). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user, whichever is later.
  - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the KPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act, 1963 and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (ix). User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Port.

- (x). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (xi). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xii). An LCL container coming in and going out of the KPT as a unit load will be regarded as an FCL for the purpose of levying charges.
- (xiii). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebate and discounts are floor levels. The Port Trust may, if so desires, charge lower rates and or allow higher rebates and discounts.  
 (b). The Port Trust may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.  
 (c). The Port Trust should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by this Authority.
- (xiv). (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.  
 (b). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.  
 (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.  
 (d). The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupees.
- (xv). Kandla rates shall be applicable to Tuna Port.
- (xvi). In order to decongest the ports and encourage exporters/importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessels related services as well as special discount will be offered in port charges for the services rendered after regular hours."
- (xvii). Guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Ports issued by the Ministry of Shipping vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014:
  - (a). "Coastal vessels" is defined as any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping / Competent Authority.
  - (b). Major ports shall accord priority berthing, at least on one berth, to dry bulk/ general cargo coastal vessels to enable shippers to transport goods from one port in India to another port in India irrespective of origin and final destination of the cargo. This would be in addition to dedicated berth, for handling of Coastal Thermal Coal already existing in Major Ports, if any.

- (c). All Major Ports shall accord priority berthing through specific window to coastal container vessels keeping in view the concession agreements and existing allotment of window berthing at the private terminals and availability of container berths operated by the ports.
- (d). In respect of POL / Liquid cargo tankers, existing practices regarding such priorities as prevalent in various ports may continue.
- (e). Coastal vessels which are be accorded priority berthing shall not be liable to pay priority berthing charges.
- (f). There will be no restrictions on berthing of coastal vessel, in addition to the coastal vessel berthed on priority as above, if the same is eligible under normal berthing policy of the port.
- (g). A coastal vessel shall be liable to pay port charges on coastal rates notwithstanding whether it was berthed on priority or otherwise.
- (h). Ports should explore the possibilities of earmarking exclusive berth, storage areas and gates for coastal cargo outside the custom bonded area of the Ports to further facilitate movement of coastal cargoes.
- (i). Major Ports shall clearly work out the time limit within which a coastal vessel would be berthed in a particular port. This time limit may differ depending on the cargo and berth. Each Major Port should carry out a detailed exercise and issue a trade notice clearly indicating the upper time limit within which a coastal vessel would be given a berth in the port. As regards priority berthing through a specific window to coastal container vessels, Major Ports should have a detailed discussion with the PPP operator and publish the specific window for coastal container vessels. The above mentioned exercise and publication should be completed within 30 days from the date of issue of these guidelines.
- (j). The MIS in the Port should capture data for coastal and foreign vessels cargoes separately. The data so captured shall be monitored and reported internally in the port as well as to IPA and Ministry in separate format for coastal and foreign vessels.”
- (xviii). (a). The SOR is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 April 2017 subject to the KPT achieving the performance standard notified along with the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in the SOR for that particular year.
- (b). The port should declare the Performance Standards achieved by it annually for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the port, then the port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR by the KPT to be intimated by the port to the concerned users and to the Authority.

## CHAPTER - II VESSEL RELATED CHARGES

### 1. SCHEDULE OF PORT DUES

Sr. No.	Rate per GRT				Frequency of payment in respect of the same vessel
	Kandla		Vadinar		
	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	
1.	10.5175	0.4255	2.1625	0.0875	The due is payable on each entry into the port

**Notes:**

- (1). Port Dues of a vessel will be assessed on her total GRT at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.
- (2). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of the International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.
- (3). A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (4). A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for the purposes of repairs) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (5). A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.
- (6). Port dues shall be levied at 50% of the above rates in the following cases:
  - (i). Vessel entering the port for taking any provisions, water bunker, etc. for her own consumption.
  - (ii). Telegraph vessel.
- (7). No Port dues shall be chargeable in respect of:
  - (i). any pleasure-yacht; or,
  - (ii). any vessel which having left any port is compelled to re-enter it by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.
- (8). Dedicated daughter vessels employed due to draft restriction at the Kandla port for the purpose of shuttling down between the Vadinar lighterage point and the Kandla port shall be treated as 'coastal vessel' if they possess valid Coastal Licence. Further, no Port Dues shall be levied on them at Kandla if Port Dues are levied at Vadinar.

**2.1. SCHEDULE OF PILOTAGE FEES**

Sr. No.	Slabs of GRT	Rate per GRT			
		Kandla		Vadinar	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Upto 30,000 GRT	21.3844	0.8650	12.4414	0.5033
2.	30,001 – 60,000 GRT	₹ 6,41,531.25 + 17.085 per GRT over 30000 GRT	U.S.\$ 25,950 + U.S.\$ 0.6911 per GRT over 30000 GRT	₹3,82,421+ ₹10.1707 per GRT over 30000 GRT	U.S.\$ 15,468.75 + U.S.\$ 0.4113 per GRT over 30000 GRT
3.	Above 60000 GRT	₹11,54,081.25 + ₹12.7054 per GRT over 60000 GRT	U.S.\$ 46,683.75 + U.S.\$ 0.6041per GRT over 60000 GRT	₹6,87,544 + ₹8.948 Per GRT over 60000 GRT	U.S.\$ 27,806.25 + U.S.\$ 0.3620 per GRT over 60000 GRT

**2.2. MISCELLANEOUS PILOTAGE FEES**

Sr. No.	Items	Rate at Kandla Division		Rate at Vadinar Division	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
1	Inward or Outward pilotage cancellation fees (with notice of less than 3 hours).	12516.84	506.35	8254.35	333.91
2	Pilot going to Pilot Station to pilot incoming vessel and returns back due to non-	20653.01	860.48	13619.82	550.96

	arrival of vessel				
3	Pilot boarding an outgoing vessel or leaving in the craft for the vessel in mooring or stream for pilotage and has to return back due to non-readiness of vessel.	20653.01	860.48	13619.82	550.96
4	Cancellation of shifting of vessels (with notice of less than 3 hours)	28534.01	1170.94	18817.02	772.19
5	Services rendered by Pilot to a vessel at OTB / Pilot Station for double banking, etc.	<b>25% of Pilotage fees</b>		<b>25% of Pilotage fees</b>	
6	Attendance fees if Pilot is required to attend a ship at the request of the master or the agent or by the KPT's authorized official for work other than piloting the ship in or out of the harbor or other than berthing or unberthing or shifting of the vessel.	2065.71 per hour or part thereof	83.5645 per hour or part Thereof	1395.75 hour or part Thereof	56.46 per hour or part Thereof
7	Pilot detained in the Port Launch for more than half an hour before boarding the vessel.	3317.39 per hour or part thereof	134.199 per hour or part thereof	2241.48 per hour or part thereof	90.68 per hour or part thereof
8	Pilot detained on board the vessel to be piloted in or out or shifted for more than 15 minutes.	10357.84 per hour or part thereof	419.0065 per hour or part thereof	6998.54 per hour or part thereof	283.11 per hour or part thereof

**Notes :**

- (1). Pilotage fees of a vessel shall be assessed on her total GRT (Gross Registered Tonnage) at the rate shown against the relevant vessel groups according to GRT of that vessel.
- (2). Pilotage-cum-towage fees shall include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting of vessels for 'Port convenience'. The pilotage charges should be bifurcated separately for inward/outward at 50% of the prescribed rate.
- (3). Shifting within the harbour at the request of the vessel shall be charged at 50% of the applicable one side Pilotage fee.
- (4). In case of shifting of a vessel at Offshore Oil Terminal, Vadinar from Essar Jetty to Essar Jetty only 25% of the Pilotage-cum-towage fees shall be charged.
- (5). No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.
  - (i). "Port convenience" is defined to mean the following:
    - (a). If a working cargo vessel at berth or /mooring is shifted / inberthed for undertaking hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
    - (b). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority, vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall treated PORT CONVENIENCE".
    - (c). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which can not be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions vessel is considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".

- (d). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel shifts, another vessel can not be berthed at the adjacent berth due to length restrictions such shifting is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
  - (e). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel carrying hazardous cargo which needs adjacent berth to be kept vacant for safety reasons is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
  - (f). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel on account of commodity restriction on any berth imposed by Port, it be considered as "shifting for Port convenience"
  - (g). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel on account of handling restrictions on any berth imposed by Port, it be considered as "shifting for Port convenience".
  - (h). Whenever a Vessel is shifted to/from anchorage due to tidal restrictions, it will be considered as shifting for Port convenience.
  - (i). Whenever a Vessel is shifted on account of Draught restrictions in the channel/bar it will be considered as shifting for Port convenience.
  - (j). Whenever a Vessel is shifted to accommodate any other Vessel due to difference in draught at different berths/moorings it will be considered as shifting for Port convenience.
  - (k). Whenever a Vessel is shifted to anchorage due to variation in permissible draught for day and night pilotage it will be considered as shifting for Port convenience.
  - (l). Whenever a Vessel is shifted to anchorage due to allotted berth being occupied it will be considered as shifting for Port convenience.
  - (m). Whenever a Vessel is shifted to anchorage to prevent idling of berth it will be considered as shifting for Port convenience.
  - (n). Shifting a Vessel carried out prior and after making fast buoy moorings for reasons other than the Vessel not being in readiness will be considered as shifting for Port convenience.
  - (o). Shifting a Vessel from anchorage to anchorage for Navigational convenience will be considered as shifting for Port convenience.
  - (p). If a Vessel is shifted due to mal-functioning of Port equipment, clearance of berth, etc. it will be considered as shifting for Port convenience.
  - (q). Chairman, KPT is authorised to enlist any eventuality including commodity and handling restrictions as Port convenience based on the recommendation of a Committee constituted for the same from time to time.
  - (r). Whenever a Vessel is shifted from berth to berth and has to be dropped at anchorage during pilotage due to tide, other berth being occupied etc., it will be considered as shifting for Port convenience.
- (ii). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:

- (a). Non-cargo vessel which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
  - (b). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.
  - (c). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.
- (6). Additional Pilotage fees shall be levied for vessels shifting to Outer Tuna Buoy (OTB). This will not be charged, however, if the vessel sails out from OTB.
- (7). Additional Pilotage fees shall be levied in case vessel needs shifting to Vadinar road outer anchorage at Offshore Oil Terminal Vadinar.
- (8). When the vessel is shifted/removed to OTB for the convenience / ousting priority of another vessel, the vessel for whose convenience the shifting takes place shall pay Pilotage fees, as applicable.
- (9). Any pilotage carried out with restricted engine power with the assistance of tug, shall be charged at one and half times of the said piloting charges and for piloting a vessel under "cold move" pilotage fees shall be levied at double the rates of the said pilotage charges prescribed in the Schedule of Pilotage fees.
- (10). Pilotage will not be compulsory in case of vessels upto and below 200 GRT. Such vessels may, however, ask for pilot if they so desire on payment of fees as specified in the Schedule of Pilotage fees.
- (11). Pilotage will not be compulsory for the vessels licensed under the Kandla Harbour Craft Rules, 1955 except at the time of initial entry and final departure outward.
- (12). Whenever vessels from the Port are shifted to OTB during exigencies of cyclone/flood/ natural calamities, no Pilotage fees will be recovered for such shifts.
- (13). Whenever vessels from the SBMs/ Jetties are shifted to Vadinar road outer anchorage within the port limits at Vadinar during exigencies of cyclone/ food, natural calamities, no pilotage fees will be recovered for such shifts.
- (14). The rates specified in this schedule are for pilotage from upto 3.22 kilometers (two miles) seaward of the pilot station (Outer Tuna Buoy).
- If, however, the vessel requires the Pilot to board the vessel beyond a point 3.22 kms seaward from the pilot station (Outer Tuna Buoy), Pilotage fees at double the rates as specified in this schedule shall be levied. Boarding of pilots shall be restricted to maximum of 9.66 kilometers (6 miles) seaward from pilot station (Outer Tuna Buoy).
- (15). When the pilot is required to attend the vessels which are grounding, drifting, etc. attendance fees of ₹ 2065.80 per hour or part thereof for coastal vessel and US \$ 83.5645 per hour or part thereof for foreign-going vessel for both Kandla and Vadinar Division shall be levied. For the services of tug requisitioned to attend/tow such vessels, or other vessels for any other reasons, the tug hire charges at the rate prescribed in the Scale of Rates shall be leviable.
- (16). The Agent will file the inward / outward / shifting pilot memo with a notice of 4 hours. Amendment of the pilot memo within three hours is allowed if the changes are made for the same tide. However, if changes required for next tide, cancellation memo would be required to be filed with a notice of 3 hours.
- (17). Where the KPT or its authorised official is satisfied that the pilot cannot be posted at the time mentioned in the requisition due to non-availability of berth for the incoming ships or due to tide timings and the like, the time and date for boarding the vessel by the pilot shall be fixed by the KPT or its authorised official.



- (18). No requisition will, however, be required if a pilot is required to shift/attend a vessel in an emergency beyond the control of a Master of the vessel, such as fire on board, dragging of anchor, and the like.
- (19). In case of pilot detention on board, the pilot will obtain an endorsement from master of the vessel. In case the master of the vessel refuses the endorsement, the pilot may put a remark in the pilot certificate and the Pilot detention charges are leviable.
- (20). When a vessel at berth is required to be shifted to another by an incoming vessel agency's request for a specific berth, such requesting agent will pay only shifting charges for berth to berth. However, during the course of shifting if any additional services are rendered due to the deficiency of the vessel, all such services shall be charged at the applicable rates on the vessel which is actually deficient.
- (21). Charges of tugs and other equipments used during piloting is covered under the pilotage charges for any number of equipments / crafts used. However, any special request from the vessel would be chargeable.

**3.1. A. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES FOR GENERAL CARGO AND LIQUID CARGO BERTHS AT KANDLA DIVISION.**

Sr. No.	Rate per GRT per 1 hour or part thereof			
	General Cargo Berths		Liquid Cargo Berths	
	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	0.23	0.00920	0.16	0.00644

**3.1. B. SCHEDULE OF BIRTH HIRE CHARGES FOR SAILING VESSELS, LAUNCHES, TUGS, SMALL CRAFTS, BARGES ETC AT KANDLA DIVISION.**

Sr. No.	Particulars	Coastal Vessel (In ₹)	Foreign-going Vessel (In US \$)
1	Sailing vessels, launches, tugs, small crafts, etc. using south, north and west wharves of Bunder Basin, Maintenance Jetty, Ferry Berths and Service Jetty at OOT (per 1 hour or part thereof).	21.783	0.8812
2	Vessels licenced under the Kandla Harbour Craft Rules, 1955. For use of quay berth or any berth wharf or jetty (per GRT per 1 Hour or part thereof)	0.0584 (subject to a minimum of ₹166.8304)	0.0024 (subject to a minimum of US \$6.7488)
3	Berth hire/ mooring fees/ stream dues for LASH barges (per 1 hour or part thereof )	27.2086	1.1006
4	Berth hire/ mooring fees/ stream dues for fishing trawlers (per 1 hour or part thereof )	3.8414	0.1554

**Notes:**

- (1). The Berth hire charges of a vessel shall be assessed on her total GRT (Gross Registered Tonnage) at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel .
- (2). Berth hire charge for non-crane general cargo berths shall be levied at 50% of the rates prescribed in this Schedule.
- (3). In the case a vessel is double banked with another vessel occupying General cargo berth or Oil jetty berth, the vessel so double banked will be charged at the rate of 50% the Berth hire charges specified above.
- (4). The cranes and equipments are supplied on the condition that the Port shall not take any responsibility for any loss or damage to life or property or break down of it at any stage which may occur or result out of use of equipment owing to any reason and that the liability of such loss/ damage/ break-down shall rest with the user/hirer of the equipment. The users will be solely responsible for damages to equipment and Port property that may occur or result

during the working of equipment as per requisition on account of any reason, such as, overloading of crane, under coaming, improper slinging of cargo etc. The parties shall make good of the damages (fair wear and tear excepted) and pay to the Port all cost or repairing of damages and replacement actually incurred.

- (5). No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at berths due to break down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the Port.
- (6).
  - (i). Any vessel which continues to occupy any berth at the port without carrying out cargo handling operations for any reasons and after the expiry of the period of notice given by the KPT or its authorized officials to vacate the berth, shall pay opportunity loss of cargo related revenue at the rate of US\$ 150 per hour or part thereof and after expiry of every 48 hours shall also pay opportunity loss of vessel related charges i.e. one full additional pilotage (in and out) and Port Dues in addition to the normal berth hire charges applicable.
  - (ii). In case of the vessel at Mooring, the above charges in case of cargo related will be one third i.e. US \$ 50 per hour or part thereof and after expiry of every 96 hours shall pay vessel related charges i.e. one full pilotage (in and out) and port dues in addition to the normal Mooring charges applicable.
  - (iii). However, the above charges for both berth and mooring will not be applicable in case of tidal reasons.
- (7). The additional berth hire charges specified in Note 6 shall not be charged for the following cases.
  - (a). Vessel waiting for tide, draft etc to sail for the safety of the vessel.
  - (b). Strike by the port employees
  - (c). Loading arm disconnection problem and
  - (d). Usage of idle berth with concurrence of Kandla Port Trust or officials authorized by it.
  - (e). Any other reason not attributable to the vessel or its agent.
- (8). Vessel berthed at a shore crane berth and not allowed to use the shore cranes by the port due to commodity restrictions, such vessels will be charged berth hire at the rate of a non shore crane berth.
- (9). If any shifting of a vessel from Berth is ordered by the port but due to vessels fault, the vessel is not able to shift will be charged US \$ 4000 per day or part thereof, unless the shifting order is cancelled by the port subject to reasons for cancellation of shifting order to be recorded in writing. For mooring, 50% of said amount shall be chargeable.

### 3.2. SCHEDULE OF MOORING CHARGES:

Sr. No.	Particulars	Rate per GRT per 1 hour or part thereof	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Mooring charges at Kandla	0.0358	0.0014
2.	For vessels using SBM at Vadinar	0.0144	0.0006

**3.3. SCHEDULE OF ANCHORAGE CHARGES**

Sr. No.	Particulars	Rate per 1 hour or part thereof	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Sea-going mechanically propelled vessels:		
(a).	Kandla OTB	25.1618	1.0179
(b).	Vadinar	8.2194	0.3325
2.	Inner Anchorage (per GRT)		
(a).	Kandla	0.0255	0.0010
(b).	Vadinar	0.0172	0.0007
3.	Crafts other than sea-going vessels		
(a).	Kandla	13.6096	0.5504
(b).	Vadinar	3.2185	0.1302

**3.4. TRANSHIPMENT / LIGHTERAGE FEES FOR VESSELS LYING ON THEIR OWN ANCHORS.**

Particulars	Rate per GRT per 30 days or part thereof			
	Mother vessels (vessels arriving with cargo to be transferred)		Daughter vessel (vessels receiving cargo)	
	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
Anchorage fees for vessels lying on their anchors in stream and carrying out transshipment / lighterage operations.				
(a) Kandla	3.8415	0.1554	0.9604	0.0388
(b) Vadinar	2.5956	0.1050	0.6489	0.0262

**NOTE:** This rate is applicable only in case of cargo not manifested for/from Kandla.

**3.5. SCHEDULE OF BEACHING CHARGES**

Particulars	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
Vessels lying idle in the beach (rate per GRT per calendar month or part thereof)		
(a) Kandla	2.6066	0.1050
(b) Vadinar	1.7613	0.0713

**General Notes relating to Schedules 3.1 to 3.5:**

- (1). The period of 1 (one) hour shall be reckoned from the time the vessel occupies berth/mooring/anchorage.
- (2). No vessel shall be liable to pay both Mooring fees and Berth hire in 1 hour time if there is a shifting from mooring berth to quay berth or vice versa. The rate applicable at the commencement of the hour shall be charged for that hour and thereafter the rate chargeable at the new place, berth or mooring point shall be applicable.
- (3). Launches/crafts belonging to the Central/State Governments engaged in anti-smuggling activities shall be exempted from the levy of Berth hire, Mooring fees and Anchorage charges.
- (4). Where vessels are having single tonnage i.e. NRT the same will be treated as GRT.
- (5). If during the period of 1 hour time, a vessel lying at anchor at Outer Tuna Buoy or stream in Harbour area is shifted to mooring or at cargo berth, the Anchorage charges only will be charged upto the time of making fast in the mooring or berth as the case may be. The levy of Mooring fees or Berth hire will start from the point of time the vessel is made fast to mooring or berth, upto the time of unmooring or unberthing.

- (6). (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (ii). There shall be penal berth hire equal to berth hire charges on one days berth hire charges for a false signal.
- (ii). The Master / Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable weather conditions and tidal movements.
- (7). For priority berthing, fees equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges for the period of stay, whichever is higher shall be levied extra.
- (8). For Ousting priority, fees equivalent to 100% of the normal Berth hire charges for actual period of stay shall be levied extra.

**CHAPTER - III**  
**CARGO RELATED CHARGES**

**1. SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES**

Sr. No.	Particulars of commodities	Unit	Coastal Rates (In ₹)	Foreign rates (In ₹)
<b>(A)</b>	<b>Liquid (in bulk)</b>			
1.	<b><u>POL and products</u></b>			
(a).	Crude Oil	M.T.	18.00	18.00
(b).	POL Products	M.T.	50.00	50.00
(c).	LPG	Cu.m.	75.00	125.00
2.	Edible oil – crude and refined	M.T.	30.00	50.00
3.	Non Hazardous chemicals	M.T.	30.00	50.00
4.	Hazardous chemicals	M.T.	30.00	50.00
<b>(B)</b>	<b>Dry Cargoes</b>			
1.	Fertiliser and raw material including sulphur	M.T.	20.16	33.60
2.	Food grains, cereals, pulses and oilseeds			
	(i) Bulk	M.T.	9.00	15.00
	(ii) Break Bulk	M.T.	5.40	9.00
3.	Cement & clinker	M.T.	13.50	22.50
4.	Ores and minerals (in all forms)	M.T.	10.13	16.88
5.	Granites and marbles	M.T.	13.50	22.50
6.	Metals (Ferrous / non- ferrous) (including pipes, plates, pig iron and coil sheet)	M.T.	22.50	37.50
7.	Metal scrap	M.T.	27.00	45.00
8.	Animals (small)	Nos.	9.00	15.00
9.	Animals (big)	Nos.	18.00	30.00
10.	Animal products, bone meal, hides and skins.	M.T.	9.00	15.00
11.	Oil cakes and fodder	M.T.	9.00	15.00
12.	Waste paper and newsprint	M.T.	18.00	30.00
13.	Construction material and sand	M.T.	10.13	16.88
14.	Coal and coke (including firewood)	M.T.	15.12	25.20
15.	Wood, timber and bamboo	Cu. m.	18.00	30.00
16.	Jute & jute products and coir products.	M.T.	13.50	22.50
17.	Cotton including cotton waste	M.T.	13.50	22.50
18.	Salt	M.T.	9.00	15.00
19.	Sugar			
	(i) Bulk	M.T.	9.00	15.00
	(ii) Break Bulk	M.T.	5.40	9.00
20.	Synthetic resin and wood pulp	M.T.	27.00	45.00
21.	Arms, ammunition, explosives and defence stores	M.T.	58.50	97.50

22.	Dry chemicals including soda ash, HDPE, PVC, LDPE, etc.	M.T.	13.50	22.50
23.	Passengers (Embarking & Disembarking)	Per Person	144.00	240.00
24.	Empty containers (upto 20 feet)	Nos.	86.40	144.00
25.	Empty container (above 20 feet)	Nos.	129.60	216.00
26.	Loaded container ( upto 20 feet)	Nos.	432.00	720.00
27.	Loaded container (above 20 feet)	Nos.	648.00	1080.00
28.	Project materials	Ad valorem	0.180%	0.300%
29.	Machinery	Ad valorem	0.180%	0.300%
30.	Fruits, nuts, tapioca, coconut, Copra, tamarind seeds, etc.	Ad valorem	0.585%	0.975%
31.	Wharfage charges on Motor vehicles or any other equipments passing through the Port			
I	Equipments:-			
1.	Aircrafts	Each	45,000	75,000
2.	Boats & Launches	Each	9,000	15,000
3.	Excavator, Motor Grader, Dumper Trucks, Wheel Loaders, Bull Dozers, Pavers, Power Transformers as assembled units			
(a).	Equipment weighing upto 15 M.T.	Each	18,000	30,000
(b).	Equipment weighing above 15 M.T. and upto 30 M.T.	Each	27,000	45,000
(c).	Equipment weighing above 30 M.T.	Each	60,000	1,00,000
4.	Railway wagons & coaches	Each	13,380	22,300
5.	Locomotives	Each	20,100	33,500
6.	Equipments in loose condition, Electrical & Electronic Goods including spare parts, tools & accessories	MT	660	1,100
II.	Motor Vehicles for carrying Passengers/ Cargo:-			
(i).	Two wheelers	Each	300	500
(ii).	Three wheelers	Each	900	1,500
(iii).	Four wheelers of upto 1400 cc			
	(a). Import	Each	2,520	4,200
	(b). Export	Each	1,320	2,200
(iv).	Four wheelers of above 1400 cc -Import & Export	Each	5,040	8,400
(v).	Six wheelers and above			
	(a). Vehicle weighing upto 7.5 M.T.	Each	6,000	10,000
	(b). Vehicle weighing above 7.5 M.T.	Each	17,400	29,000
32.	All other unspecified goods	M.T.	31.50	52.50
(C)	<b>Miscellaneous</b>			
1.	Packing materials, ships' dunnage, ships' fittings fodder accompanying live stock and not manifested as cargo		FREE	
2.	Postal articles, Diplomatic mail, bonafide crew's luggage and personnel effects accompanying them, personnel baggage and military equipment accompanying military personnel moving on duty.		FREE	
3.	Bunkers for central and state government launches engaged in anti-smuggling activities,		FREE	
4.	Bonafide ship's stores including ship's provision.		₹ 950 per shipping bill	
5.	Ship's Bunkers		50% of normal wharfage	

**Notes:**

- (1). The rates of wharfage charges prescribed above in their application to cargoes other than Bulk, i.e. break bulk and non-containerised cargo shall be charged ₹10.80/- per MT for Coastal and ₹18/- per MT for Foreign cargo for supply of Port labour in addition to the above rates.
- (2). Wharfage charges for liquid bulk cargo prescribed above are applicable for handling at the Liquid Cargo Berths. If Liquid bulk cargo is handled at General Cargo Berths, 20% additional wharfage will be charged.
- (3). 50% of the wharfage charges shall be levied as transhipment charges in the cases where the cargo discharged from the mother vessel to daughter vessel within port limits is destined to other ports. In case of transhipment of crude at Vadinar, transhipment charges of ₹9.00 per M.T. shall be levied.
- (4). Wharfage charges on bulk items of cargo excepting POL products (mineral oil) shall be levied on the manifested tonnage of the vessels. In the case of mineral oils, the quantity shown in out turn reports duly certified by Customs shall be the basis for levy of wharfage charges.
- (5). 'Advalorem' charges on imports shall be calculated on CIF value; on the exports on FOB value; and on coastal cargo on value specified in the bill of coastal goods. Customs' Bill of Entry/ shipping bill/ bill of coastal goods shall be the main documents for assessing the value of cargo for wharfage purpose and where it is not available, the value will be determined based on the bill of lading/ invoices, etc.
- (6). The advalorem rates prescribed in this Schedule are inclusive of cost of shore labour, handling, etc. Shipping documents such as Bill of lading/shipping bill shall be produced to assess the wharfage charges on CIF/FOB value of the consignments, as the case may be.
- (7). Wharfage charges shall be leviable on the goods actually exported. Cargo brought into the Port for export, if removed for any reason, with the prior written permission of Customs Department, a fee equivalent to wharfage charges applicable for such cargo, is payable irrespective of the cargo stored on transit or rental terms.

Fifteen days free period will be allowed to the export cargoes stored on transit terms and removed from the Port area for any reason.
- (8). Transhipment cargo, if discharged and re-loaded on to the same vessel, single wharfage shall be leviable for both the movements.
- (9). The wharfage shall be calculated on the total tonnage of each item of goods. For this purpose, the gross and not the net tonnage of each package, as specified in the relative invoice or other shipping document, shall be reckoned with subject to fresh check, if the circumstances so require.
- (10). Wharfage, as applicable, will be levied on cargo discharged from one hatch of a vessel and reshipped in another for trimming or rearranging the vessel's cargo either by lighters from over side or over the docks wharves.
- (11). Before classifying any cargo under 'unspecified category' in the wharfage / on-board and wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in those schedules.
- (12). For the limited purpose of recovery of wharfage charges only the term 'container' means container other than shippers' own container.
- (13) (a). Goods imported by DRDO will also be classified as "Defence stores" for purpose of wharfage collection.

- (b). "Defence stores" would include 'Bombs, grenades, torpedoes, mines, missiles, and similar munitions of war and parts thereof: cartridges and other ammunition and projectiles and parts thereof, including shot and cartridges wads' coming under Arms, Ammunition, parts and accessories thereof but the reference to "parts thereof does not include radio or radar apparatus as per note no. 2 of Chapter no. 93 of Customs Tariff of India.
- (14) Vessels which call at the port, for which IGMs and/or EGMs are filed for the purposes of Customs Act, 1962 cannot be treated as 'cargo' and they are conveyance only, and the port shall not charge wharfage on such vessels.
- (15) (a). Cargo/ MAFI not meant for Kandla Port landed and reshipped/ transshipped shall be assessed for each handling @ 75% of the wharfage applicable to that cargo/ MAFI. Steamer Agent shall arrange for movement of Cargo/ Container/ MAFI from one berth to another, if required.
- (b). Cargo/ MAFI transshipped from vessel to vessel directly, shall be assessed for each handling @ 50% of the wharfage applicable to that cargo/ MAFI.
- (c). Cargo/ MAFI manifested for Kandla and subsequently amended for 'transshipment' shall be assessed for each handling @ 100% of the wharfage applicable to that cargo/ MAFI.
- (d). Wharfage on spares & accessories which are manifested with the units classified under Sl. No.31 (I) (3) above will be levied separately at the rates prescribed at Sl. No.31 (I) (6) above.

## 2. SCHEDULE OF DEMURRAGE CHARGES

### 2.1. Free Period

Sr. No.	Particulars	Imports	Exports
1.	General Cargo	5 days	15 days
2.	Timber logs	8 days	--
3.	Export cargo to be stuffed into containers	--	15 days
4.	Export cargo taken back for any reason	--	15 days
5.	Hazardous goods	3 days	3 days

#### Notes:

- (1). For the purpose of calculation of free period, Sundays, Customs notified holidays and the port's non working days shall be excluded.
- (2). (i). Free period for imports shall be reckoned with from the date of complete discharge of vessel's cargo.
- (ii). When a vessel's cargo is partly discharged in stream and partly on wharf, the free period of storage in transit sheds and yards shall be reckoned with separately.
- (iii). Free period in respect of cargo discharged in lighters in stream shall commence from the date of complete landing of the cargo on the wharf from the lighters.
- (iv). Free period in respect of cargo landed directly on the wharf shall commence from the date of complete discharge of the cargo by the vessel.
- (v). In case of removal of the vessel from the berth for any reason whatsoever before complete discharge of the manifested quantity, the free period shall start for the cargo so discharged from the time of the removal of the vessel from the berth.
- (vi). When import cargo is stored in transit terms and then converted into re-export, free period will be considered from the date of filing of export documents like shipping bill.

- (3). Free period for exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit / port area. The demurrage will cease from the day following the date of berthing of vessel. In case of stream loading, the demurrage will cease from the day of loading of first barge. Demurrage will cease for the total cargo actually loaded through barges to the vessel in the same voyage.
- (4). Free period on export cargo to be stuffed into container shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit area. The demurrage shall cease from the day of stuffing (both days inclusive).
- (5). Free period for export cargo taken back for any reason shall commence from the time the export cargo is brought into the port area.
- (6). Sundays and Holidays shall be included for the purpose of calculation of free period for hazardous cargo both for imports and exports. The demurrage charges on hazardous goods shall be levied at double the normal rates specified in above schedule.
- (7). **Survey Goods**  
Goods detained for survey shall enjoy free storage for a period of seven days from the date of complete discharge of vessels cargo, subject to the conditions that:
- Application for survey addressed to the KPT or its authorised official is received within the normal free period applicable.
  - The importers shall submit a survey certificate indicating full particulars of cargo surveyed within 21 days after the expiry of normal free period applicable.
- (8). **Salvage Goods**  
The free period of seven days will be counted from the date on which the goods are actually salvaged.
- (9). **Unclaimed Goods**  
Unclaimed goods when sold by the Port Administration under the rules in force, a free period of seven days shall be allowed from the date of acceptance of the bid by the KPT.
- (10). For the limited purpose of recovery of demurrage charges only the term 'container' means container other than shippers' own container.

## 2.2. Demurrage Charges

- (a). Demurrage charges on cargo other than Schedule (b) below shall be levied on all goods left in the Port's transit sheds and yards beyond the free days, including Sundays and Holidays.

(Amount in ₹)

Sr. No.	Particulars	Unit	Covered Area	Open Area
1.	1 <sup>st</sup> week	Per M.T. or part thereof per day or part thereof.	3.75	1.88
2.	2 <sup>nd</sup> week	- do -	5.63	2.85
3.	3 <sup>rd</sup> week	- do -	7.50	3.75
4.	4 <sup>th</sup> week	- do -	15.00	7.50
5.	5 <sup>th</sup> week	- do -	30.00	15.00
6.	6 <sup>th</sup> week	- do -	60.00	30.00
7.	7 <sup>th</sup> week and above	- do -	120.00	60.00



- (b). Schedule of Demurrage Charges on Motor vehicles or any other equipments passing through the port beyond the free days, including Sundays and Holidays:

Sr. No.	Description	Demurrage per wharfage unit per day or part thereof (in ₹)
1.	Import Cargo	
	(i). For the first 7 days	18.50
	(ii). For the next 10 days	37.00
	(iii). For the next 13 days	55.50
	(iv). Thereafter	112.50
2.	Export cargo and Transhipment cargo	
	(i). For the first 7 days	18.50
	(ii). For the next 3 days	37.00
	(iii). Thereafter	112.50

**Notes:**

- (1). A day shall be reckoned as calendar day from 0800 hours to 0800 hours or part thereof for the purpose of demurrage charges.
- (2). Demurrage on goods detained by Customs:
- (i). Periods during which goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisal and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the importers; and
- (ii). where goods are detained by Commissioner of Customs on account of Import Control formalities and certified by Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the importers, for such period of detention under (i) and (ii), the demurrage charges shall be recovered as under:
- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| First 30 days of detention               | : 20% of applicable demurrage  |
| 31 <sup>st</sup> to 60 <sup>th</sup> day | : 50% of applicable demurrage  |
| Beyond 60 days                           | : 100% of applicable demurrage |
- (3). Demurrage charges on both import & export cargo/container shall not accrue for the period when the Port is not in a position to deliver/ship cargo/container when requested by the Users.

**2.3. SCHEDULE OF DWELL TIME CHARGES ON CONTAINERS**

Period of occupation	Rate per container per day or part thereof					
	Upto 20' Container		Above 20' but up to 40' Container		Above 40' Container	
	Foreign U.S. \$	Coastal (in ₹)	Foreign U.S. \$	Coastal (in ₹)	Foreign U.S. \$	Coastal (in ₹)
First 07 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
08 to 15 days	0.60	24.72	1.20	49.44	1.80	74.16
16 to 30 days	1.20	49.44	2.40	98.88	3.60	148.32
31 to 45 days	1.80	74.16	3.60	148.32	5.40	222.48
Above 45 days	3.60	148.32	7.20	296.64	10.80	444.96

**Notes:**

- (1). Import containers removed out of the Port area for destuffing/ stuffing shall be charged dwell time charges from the day following the complete discharge of the vessel till the date of removal (including the date of removal). Similarly, export containers received shall be charged dwell time charges from the date of receipt till the day prior to the date of shipment (excluding the date of shipment).
- (2). If a container has already been charged dwell time charges on a particular day, the same unit will not be charged again on the same day even if it is moved between the areas referred to above.

- (3). The dwell time charges on a container shall be levied irrespective of whether the container is stored on chassis or on ground or stacked high.
- (4). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
    - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
  - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

#### 2.4. CHARGES FOR SUPPLY OF ELECTRICITY TO REEFER CONTAINERS

Particulars	Rate per container per 4 hours or part thereof					
	Upto 20' containers		Above 20' but upto 40' containers		Above 40' container	
	Foreign U.S. \$	Coastal ₹	Foreign U.S. \$	Coastal ₹	Foreign U.S. \$	Coastal ₹
Charges for supply of electricity to reefer containers.	4.13	169.95	6.19	254.93	8.25	339.90

##### Notes:

- (1). Reefer points will be allotted on per point basis.
- (2).
  - (i). The port reserves the right to supply power to reefer containers and shall not be responsible for any loss whatsoever that the user may incur in the event of the following:
    - (a). Failure of electric supply due to reasons beyond the control of the KPT;
    - (b). The KPT's inability to supply power in time; and,
    - (c). Disconnection of the supply of power without assigning any reasons, should this become necessary for smooth operation in the Docks.
  - (ii). The KPT will permit users to make their own arrangement for alternative power supply by bringing generating sets or otherwise at their own cost when power supply is disrupted / disconnected.
  - (iii). Additional charges for supply of electricity to reefer points shall not be leviable for the duration of such non-supply of electric power.

**2.5. LICENCE (STORAGE) FEES ON GENERAL CARGO****(A). FOR OPEN SPACE:**

Period of occupation	Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per month or part thereof		
	Kutchha Plots (uncemented / unasphalted) (in ₹)	Pucca Plots (cemented asphalted) (in ₹)	Bins and raised plinth (in ₹)
0 – 60 days	84.00	144.00	168.00
61 – 90 days	168.00	288.00	336.00
91 – 180 days	210.00	360.00	420.00
Beyond 180 days	252.00	432.00	504.00

**(B). FOR COVERED SPACE**

Period of occupation	Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per month or part thereof
	(in ₹)
0 – 60 days	279.00
61 – 90 days	558.00
91 – 180 days	697.50
Beyond 180 days	837.00

**Notes:**

- (1). Period for the purpose of calculation of Licence (Storage) fees shall be counted taking into account the period of stay of the cargo, both for open and covered areas.
- (2). Application for storage spaces shall be made before storage of goods to the KPT or its authorised official. Any unauthorised occupation of storage spaces shall be liable for payment of double the rent, as a penalty.
- (3). Licence (Storage) fees shall be paid in advance. Penal interest, as prescribed in point no. (viii) in 1.2. General Terms and Conditions in Chapter I shall be levied on the amount due but not paid from the date on which the amount becomes due till the date of actual payment which shall in no case exceed 7 days. If, for any reason, payment is delayed beyond 7 days from the date of the amount becoming due occupation will be treated as unauthorised.
- (4). The space allotted shall be vacated on notice from the KPT or its authorised official failing which it will be treated as unauthorised occupation; and, the Port Authorities shall take other action, as deemed fit.
- (5). The KPT shall have the right to take over the spaces, allotted on rental basis, which are unoccupied/empty without any prior notice in the interest of the Port operation. In such cases, proportionate reduction in rent shall be allowed.
- (6). The day for the purpose of levy of storage charges will be from 08.00 hrs. to 08.00 hrs.
- (7). If operational area is leased on rental to users, storage charges on containers/demurrage on cargo stored therein shall not be levied again.

**2.6. (a). CHARGES FOR OFFICE ACCOMMODATION (INSIDE PORT AREA)**

Basis of charge	Rate
Per sq. metre or part thereof per month	₹ 90.00

**2.6. (b). CHARGES FOR PARKING OF CARGO HANDLING EQUIPMENT LIKE HMC'S CRANES, GRABS, FORKLIFTS, PAY-LOADERS, TRAILORS, LOOSE GEAR, HMC's CRANES GRABS, CRANES ETC.**

Basis of charge	Covered area	Open area
Per sq. metre or part thereof per month or part thereof	₹83.70	₹43.20

**2.6. SPECIAL PORT SERVICE CHARGES ON RAIL BOUND/RAIL BORNE CARGO PASSING THROUGH THE PORT**

Description	Unit	Charge payable
Special Port service charges on rail bound/rail borne cargo passing through port	Per ton or part thereof	₹ 5.00

**3. CHARGES FOR COMPOSITE RATE FOR ON BOARD LABOUR OF CARGO HANDLING DIVISION**  
Rate in ₹ per MT

Sr. No.	Cargo Items	Bulk		Break Bulk	
		Coastal ₹	Foreign ₹	Coastal ₹	Foreign ₹
1	Fertilizer/Fertilizer Raw Material	13.25	22.09	--	--
2	Rice and other foodgrains	22.10	36.84	35.71	59.51
3	Cement	-	-	70.60	117.66
4	Steel Coils and Steel pipes	-	-	18.99	31.65
5	Timber and other logs	-	-	28.91	48.18
6	Machinery Packages and other packages	-	-	17.63	29.39
8	Iron ore	15.25	15.25	-	-
9	Ores other than iron ore	12.09	20.15	45.73	76.21
10	Scraps	24.62	41.03	-	-
11	Oil Extractions	15.40	25.67	21.77	36.28
12	Thermal Coal	11.49	11.49	-	-
13	Other Coal	6.61	11.02	-	-
14	Salt	9.16	15.27	19.31	32.18
15	Sugar	15.32	25.53	40.25	67.09
16	Granite and Marbles	-	-	27.63	46.06
17	All other unspecified goods	8.00	13.33	45.73	76.21

**CHAPTER IV**  
**MISCELLANEOUS CHARGES**

**1. SCHEDULE OF CHARGES FOR FRESH WATER SUPPLY TO VESSELS**

Particulars	Rate per kilolitre or part thereof	
	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
Water supplied to vessels / Craft alongside berths		
(a) Kandla	78.34	3.17
(b) Vadinar	52.931	2.141
	Subject to minimum charges for 100 Kls.	

**Note:**

The minimum charges as prescribed shall be levied if the Owner, Master or Agent or his authorised representative of the vessel refuses to take delivery of water, as requisitioned.

**2. SCHEDULE OF CHARGES FOR ISSUE OF ENTRY PERMIT, TOKEN, CERTIFICATES & STATISTICAL STATEMENTS**

Sr. No.	Particulars	Rates
1.	Charges for issue of permanent entry permit and token.	₹ 112.50
2.	Charges for issue of certificate and Statistical statement by Traffic and Marine departments.	₹ 75.00

**Notes:**

- (1). No charges shall be levied from non-commercial Department of Government of India, State Governments, Committees appointed by Governments, Press Agencies or their representatives requiring statistics for publication in press.
- (2). No fee shall be charged for issue of passes/token to employees of the KPT.

**3. SCHEDULES FOR HIRE CHARGES FOR MOBILE CRANES, FORKLIFTS, ETC. FOR CARGO HANDLING PURPOSE**

Sr. No.	Particulars	Unit	Coastal		Foreign	
			Rate (in ₹)	Min. (in ₹)	Rate (in ₹)	Min. (in ₹)
1.	Forklift truck of capacity upto 3 tonnes	Per hour or part thereof	312.48	624.96	520.80	1041.60
2.	Forklift truck of capacity above 3 tonnes upto 5 tonnes	-do-	347.08	694.16	578.46	1156.92
3.	Pay loader (Front End Loader)	-do-	392.83	785.66	654.72	1309.44
4.	Tractor (capacity upto 10 tonne)	-do-	310.25	620.50	517.08	1034.16

**Notes:**

- (1). (i). The hire charges will commence from the time of dispatch of the equipment subject to maximum transit time of 30 minutes, provided the equipment so dispatched is made available for operation at work site.
- (ii). The period of detention of each occasion of 30 minutes and above on account of break down of equipment and withdrawal of the equipment by the port for its own work during the period of requisition will be excluded for computation of the period of hire.
- (2). The parties are required to submit requisition for specified shifts/period for cranes and other cargo handling equipment by 1230 hours on working days for the 3<sup>rd</sup> shift of the day and 1<sup>st</sup> and 2<sup>nd</sup> shift of the following day. The equipment will be provided subject to availability of staff and equipment.
- (3). The parties are allowed to cancel the requisition for equipment before or after it is supplied to them by giving one hour's notice.
- (4). The conditions specified at 2 and 3 above will also be applicable to supply of wharf cranes to master/owner/agent of the vessel for cargo handling operations for which the charges are included in the Berth hire charges.

**4. SCHEDULE OF WEIGHMENT CHARGES:**

Sr. No.	Particulars	Unit	Rate (in ₹)
1.	For use of weigh bridge by trucks & other small vehicles	Per vehicle	37.50
2.	For use of weigh bridge by Trailors and other large vehicles	- do -	75.00
3.	For hiring weights only	For set per day or part thereof	18.00
4.	For issuing weighment certificates	Per consignment	90.00

**Notes**

- (1). The attendant labour shall be supplied by the parties concerned.
- (2). No weighment charges are leviable if weighment is done in the interest of the port for the purpose of assessing Port charges.

**5. SCHEDULE OF CHARGES FOR DIRTY BALLAST TANK, TRANSFER / INTER-TRANSFER OF POL PRODUCTS**

Sr. No.	Particulars	Unit	Rate (in ₹)
1.	For use of dirty ballast tanks of 4000 tones capacity	per shift of 8 hrs. or part thereof	23250.00
2. (i).	Transfer of POL products from Dirty Ballast Tank in Old Kandla to the HPCL terminal Kharirohar and vice versa through KPT's 12" dia pipeline.	Per shift of 8 hours or part thereof	8293.50
(ii).	Diesel operated pump (600HP) Connected with 12" dia pipeline.	Per hour or part thereof	876.00
(iii).	Electric pumps (519 HP) with 12" dia pipeline	- do -	507.00
(iv).	Electric pumps (519 HP) with 16/2" dia pipeline	- do -	505.50
3.	Inter-transfer of POL products from M/s.IOC fore shore terminal to Oil companies at Kharirohar and vice versa through Kandla Port Trust pipelines.	Per shift of 8 hours or part thereof	16117.50

**General Notes for Schedules 1, 2, 4 and 5:**

The appliances shall be hired subject to the condition that the Port undertakes no responsibility for any loss or damage to life or property which may directly or be caused due to failure of the appliances at any stage and that the hirer shall keep the appliances in good order and condition and shall make good all damages (fair wear and tear excepted) whether by accident by fire or otherwise in all cases where the appliances are manned by the hirer themselves or otherwise. The cost of repairing the damage shall be that actually incurred for the purpose including the usual indirect and centage charges, while the cost of replacement will be either the original book value or the replacement cost whichever is higher.

**6. SCHEDULE OF CHARGES FOR USE OF PORT FLOATING CRAFT**

Sr. No.	Description	Unit	Rate at Kandla Division		Rate at Vadinar Division	
			Coastal Vessel (In ₹)	Foreign going vessel (In US\$)	Coastal Vessel (In ₹)	Foreign going vessel (In US\$)
A	<u>Crafts</u>					
(i).	Upto- 200 B.H.P.	Per hour or part thereof	1818.63	73.57	1228.80	49.71
(ii).	201 – 400 B.H.P.		5259.18	212.75	3553.50	143.75
(iii).	401 – 1500 B.H.P.		6398.84	258.85	4323.54	174.90
(iv).	1501 – 2000 B.H.P.		24981.10	1010.56	16879.13	682.81
(v).	Above 2000 B.H.P.		26295.90	1063.75	17767.50	718.75
			(subject to a minimum of ₹78887.5)	(subject to a minimum of US\$ 3191.25)	(subject to a minimum of ₹53302.50)	(subject to a minimum of US\$ 2156.25)
B	Fire fighting craft	Per block of 8 hours or part thereof	96830.44	3917.09	65425.98	2646.68

C	Water barge 'BHIMSEN'	Per hour or part thereof	8536.70	345.34	5768.04	233.34
---	--------------------------	--------------------------	---------	--------	---------	--------

**Notes:**

- (1). For Sr. No. A (i) to (iv), and for Sr. No. C, the minimum charges will be levied for 2 hours.
- (2). Hire charges of 35 ton BP tug for pull back operations at  
is subject to following conditions:
  - (i). The hire charges shall be levied per hour or part thereof. The rate per hour or part thereof shall be ₹21097.36 for a coastal vessel and US \$ 853.453 in case of a foreign going vessel.
  - (ii). If the tug is hired by the oil companies in continuation before or after pull back operations, the charges will be levied at ₹20591.025 for coastal vessel and US \$ 832.97 per half hour or part thereof for foreign going vessel.
- (3). Where the agents, owners/ masters of the vessels or other port users share the launches with the Port Trust's pilots or other officials on duty within Kandla Port Limits, subject to availability, convenience of the time, etc., each party shall pay hire charges for craft at the one third of the rate prescribed in the Scale of Rates.
- (4). Charges for hire of general purpose launches by agents or masters owners of the vessels or port users for use within Kandla Division either in mooring or anchorage shall be reduced by 50 percent of the existing rates, subject to minimum charge of US\$ 15.85 in case of foreign going vessel and ₹ 577.54 in case of coastal vessel.
- (5). Charges for hire of general purpose launches by agents or masters owners of the vessels or port users for use within Vadinar Division either in mooring or anchorage shall be reduced by 50 percent of the existing rates, subject to minimum charge of US\$ 10.71 in case of foreign going vessel and ₹ 264.81 in case of coastal vessel.
- (6). If a craft at Kandla Division is shared by more than one party, the charges payable, subject to minimum charge of US\$ 15.85 in case of foreign going vessel and ₹ 577.54 in case of coastal vessel as aforesaid, shall be equally shared by all the parties.
- (7). If a craft at Vadinar Division is shared by more than one party, the charges payable, subject to minimum charges of US\$ 10.71 in case of foreign going vessel and ₹ 264.81 in case of coastal vessel as aforesaid, shall be equally shared by all the parties.
- (8). Charges for hiring of port's tug for towing lash barges within the Kandla Port limits shall be reduced by 50% of the rates prescribed.

**7. SCHEDULE OF CHARGES FOR STEEL FLOATING DRY DOCK:**

Sr. No.	Particulars	Rate per vessel					
		Crafts upto 30 mtrs.		Crafts between 30 to 60 mtrs		Crafts above 60 mtrs	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Docking & un-docking the vessel in including 1 <sup>st</sup> day hire and cleaning of dry dock.	122719.80	4963.92	147114.00	5951.22	171634.38	6943.16

2.	Dry dock hire from 2 <sup>nd</sup> day to 8 <sup>th</sup> day (both days inclusive) per day or part thereof	43386.12	1755.10	52065.86	2106.22	60745.62	2457.36
3.	Dry dock hire from 9 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day (both days inclusive) per day or part thereof	65082.56	2632.78	78096.72	3159.26	91114.22	3685.86
4.	Dry dock hire from 21 <sup>st</sup> day or part thereof	104853.56	4241.66	125824.84	5090.00	146794.22	5938.30
Sr. No.	Particulars	Coastal vessel (in ₹)			Foreign-going vessel (in US \$)		
5.	Removing and refitting keel blocks in way of repairs. Besides, special blocks, if required to be laid on account of peculiarities in the construction of any vessel	6900.06 per block			279.12 per block		

**Notes:**

- (1). (a). Berthing and unberthing the crafts alongside the dry dock will be charged as per the Scale of Rates.
- (b). The hirer should do the cleaning of dry dock occupied area daily at his cost except for the first day failing which ₹ 10000/- per day shall be recovered from the hirer.
- (2). Facilities available at dry dock viz. staging, sea water, toilet-bathrooms, etc. will be provided free of charges only during the vessels stay inside the dry dock subject to availability of the same. The Dry Dock cranes will be charged on hourly basis subject to their availability. For provision of dry dock cranes during the day shift, a hire charge @ ₹ 2540/- per hour or part thereof shall be levied. If used beyond day shift, i.e. after 1400 hours, then the charges shall be double the day shift charges including Sunday and holidays. The minimum hire period beyond day shift / Sundays and Holidays shall be four hours.
- (3). Hire period shall be counted from 0000 hours of the calendar date on which sinking operation starts and for docking till 2400 hours of the calendar date on which dewatering of the dock after undocking ceases.
- (4). Removing of garbage from dry dock will be done by the hirer.
- (5). The minimum charges payable shall be for a period of 2 calendar days and fraction of subsequent day shall be counted as one day.
- (6). When two or more vessels are docked together in the dry dock, the dry docking charges will be payable by each vessel separately.
- (7). Any damages to the dry dock during the docking/undocking operation and also during its stay inside/alongside dry dock will be responsibility of the hirer and the cost of damage/loss will be recovered from the hirer. The KPT shall not accept any responsibility / liability whatsoever for any detention of the vessel using the dry dock on account of any reasons.
- (8). The port will not be responsible for any damage/loss to the craft/crew of the craft that dry docked/berthed alongside.
- (9). For docking/undocking of vessel on Sunday/Holidays, an additional charge equivalent to 30% of the rates prescribed at Sr.No.1 of this Schedule shall levied.



- (10). 100% of the prescribed charges at Sr.No.1 this Schedule shall be levied in case the requisition for docking or undocking operations is cancelled by the hirer.

These extra charges for cancellation of operation will not be levied if prior notice in writing is furnished to the dock incharge not later than 1400 hours on the day previous to the day fixed for operation.

100% extra charges will not be levied if cancellation of docking or undocking operations take place due to late reaching of the craft to the dry dock from OTB or from anchorage since the onus is upon the port to bring the vessel to the dry dock once the vessel reaches the OTB or anchorage for docking as per the slot awarded and the signal for docking operation is issued.

- (11). If services of tug, launch, etc. are utilised by the KPT as a requirement of the dry dock during docking / undocking operation, the same will not be chargeable.
- (12). While submitting the requisition for the dry dock, the hirer must furnish all the required details of the vessel alongwith the expected period of stay in the dry dock indicating dates.
- (13). In a situation, if any vessel is required to be dry docked before the expiry of the regulated period for which a vessel is already in the dry dock, the latter will be charged at 25% of the hire charges applicable to her for those two days viz. the day of operation and the previous day. The former vessel requiring dry dock will, however be charged remaining 75% of the hire charges applicable to the latter vessel for those two days; in addition to the normal charges leviable for her i.e. if another vessel is to be dry docked on 8<sup>th</sup> day of the stay of the vessel already in the dock, her 7<sup>th</sup> and 8<sup>th</sup> day will be charged at 25% of the applicable rate and remaining 75% of this applicable rate will be levied on the vessel requiring dry dock; in addition to normal charges leviable for her operation and stay.
- (14). When two or more vessels are occupying the dry dock and if for any reason, one of the vessels is not ready to undock on the expiry of the period for which stay of the vessel alongwith other vessel was regulated and thereby causing detention to the other vessel or vessels occupying the dry dock to undock, the Port may recover from the former vessel, in addition to the normal charges leviable, 75% of the hire charges applicable for the latter vessel or vessels during the period of detention. The vessel or vessels which are detained will, however, pay to the Port remaining 25% of the hire charges applicable for the period of detention.
- (15). In case the situation is other way round i.e. if one of the vessels in the dry dock is required to be undocked before the expiry period for which she was regulated, the other vessels occupying the dry dock and within the regulated period will be charged at the rate of 25% of the applicable rate for these two days i.e. the day of operation and the previous day and 75% of this applicable rate will be levied on the vessel requiring to be undocked before her schedule date for these two days, in addition to the normal charges leviable for her.
- (16). The agencies / Users need extension of docking period shall have to submit an application before 48 hrs. of the scheduled completion period and extra charges shall be levied for such extended period as under:-

<b>Days beyond the approved days</b>	<b>Extra charges</b>
01-03 days	50%
04-07 days	100%
Beyond 07 days	200%

#### 8. SCHEDULE OF CHARGES FOR VEHICLES FOR PLYING IN DOCKS

<b>Item No.</b>	<b>Classifications</b>	<b>Rate per day (in ₹)</b>	<b>Rate per month (in ₹)</b>	<b>Rate per year (in ₹)</b>
1.	Taxis	11.25	112.50	375.00
2.	Auto rickshaws	9.00	45.00	150.00
3.	Carts	2.25	22.50	67.50
4.	Mobile cargo handling equipments (mobile cranes, fork lift, FEL, etc.)	30.00	750.00	----

**Notes:**

- (1). A day shall be considered as a calendar day from midnight to midnight.
- (2). The above charges shall not apply at OOT Vadinar.

**9. SCHEDULE OF CHARGES FOR HIRE OF ELECTRIC WHARF CRANES IF HIRED FOR HANDLING CARGO OTHER THAN TO AND FROM SHIPS/ BARGES**

Per hour per crane	Foreign	₹ 1200.00
	Coastal	₹ 720.00

**Notes:**

- (1). One hour notice in writing shall be given for cancellation of crane requisitioned as otherwise charges as prescribed for half shift shall be levied except on holidays for which notice of 24 hours is required failing which charges for two shifts will be levied.
- (2). Cranes will normally be made available for work during the shift hours as fixed from time to time. If cranes are required during the recess time due notice shall be given to the KPT or its authorised official well in advance; and, compliance with such requisitions will be subject to exigencies and discretion of the KPT.
- (3).
  - (i). A load greater than their marked lifting capacities shall not be put on the cranes.
  - (ii). Sling of import goods shall be made up directly under the open hatch way of any vessel unloading at quays and under no circumstances what-so-ever shall cranes be employed for the purpose of breaking out or removing goods from under the coaming.
  - (iii). The cranes shall be used alone and no other lifting gear shall be used in conjunction with them on any of lift without the permission in writing of the Traffic Manager.
  - (iv). Ship's officer must see that the Port crane work quite clear of ship's gear and of all obstructions.
  - (v). Heavy lifts of over 1,000 kgs shall be declared by the Master of the vessel who shall be responsible for all accidents arising from mis-declarations.
  - (vi). Cranes will be supplied only if available on the condition that the port shall not be responsible for any loss, damage or breakdown of any sort which may occur or result from the use of the cranes and that the liability for any such loss, damage or break down shall fall on the vessel for which the crane or cranes may be working for the time being.
  - (vii). No cargo shall be discharged from any vessel at a quay except under the supervision of the Master or Owner of the vessel or his Stevedores. Such Master or Owner or Stevedores shall be personally responsible to the Port for any loss or damage to life, limb or property arising from the carelessness of importer slinging of goods on board such vessels.
  - (viii). Master and Owner of vessels lying at a quay and their stevedores will be personally and severally responsible for proper provision of lights in those parts of the ship where work is being carried on in any way connected directly or indirectly with the use of port's quay and other property. In default, they shall be responsible to the port jointly and severally in respect of any loss or damage to life, limb or property which may result.
  - (ix). After commencement of operations of wharf cranes on hire, if there occurs stoppage of wharf operations due to power shut down or for any other reason not attributable to the hirer for a continuous period of not less than 30 minutes on each occasion the hirer shall be entitled for a deduction at the rate of ₹105.18/- per hour in respect of foreign going vessel and ₹70.13/- per hour in respect of coastal vessels for the duration of such stoppage of work. For this purpose, the period of stoppage in excess of 30 minutes will be rounded off to the next quarter of an hour.

**10. Charges for Hire of Mobile Harbour Crane of 60 tonne Capacity****(I). For Dry Bulk Cargo**

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
7000-7999	24.51	14.71
8000-8999	25.95	15.58
9000-9999	27.40	16.44
<b>10000</b>	<b>28.84</b>	<b>17.30</b>
10001-11000	30.28	18.16
11001-12000	31.73	19.04
12001-13000	33.16	19.90

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 13000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 7000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

**(II). For Break-bulk cargo:****(A). Steel and Bagged Cargo**

Average daily crane Performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
3000-3999	68.50	41.10
<b>4000</b>	<b>72.10</b>	<b>43.26</b>
4001-5000	75.70	45.43

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 5000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 3000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

**(B). Other break bulk cargo including timber logs**

Average daily crane Performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
1500-2499	109.40	65.64
<b>2500</b>	<b>115.16</b>	<b>69.10</b>
2501-3500	120.93	72.55

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 3500 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 1500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

**Notes:**

(i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the MHC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$

- (ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (iii). If one MHC works with another MHC, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the MHC load meter.
- (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by MHC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v). In case of stoppages of operation of MHC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the MHC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of MHC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the MHC. All stoppages in loading / unloading operations during working of MHC are required to be certified by the KPT Officers or any other agency nominated by the KPT in the daily vessel performance report.
- (vi). No shifting charge shall be levied by the port in case shifting of a vessel from berth to another berth/ anchorage become necessary due to breakdown/ non-performance of MHC.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding."

#### CHAPTER V

#### Tariff for Marine related services provided by Kandla Port Trust (KPT) at Dry bulk terminal commissioned by AKBTPPL at Tuna / Tekra

(i). **Schedule of Port Dues under Chapter II – Vessel Related Charges:**

Sr. No.	Vessels Chargeable	For vessel calling at Dry Bulk Terminal at Tuna / Tekra		
		Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel
		Foreign Going Vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in ₹)	
1.	Vessels handled at Dry bulk terminal at Tuna /Tekra	1.0709	42.4783	The due is payable on each entry into the port.

(ii). **Schedule of Pilotage fee under Chapter II- Vessel Related Charges:**

Slabs of GRT	Rate per GRT			
	For vessels handled at Dry Bulk Terminal Tuna /Tekra			
	For first 2 years		For 3 <sup>rd</sup> Year	
	Foreign going vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in ₹)	Foreign Going Vessel (in US\$)	Coastal vessel (in ₹)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Upto 30,000 GRT	0.8451	₹33.5217	1.0464	41.5065

30,001 – 60,000 GRT	U.S.\$25,353 + U.S.\$0.6761 per GRT over 30,000 GRT	₹10,05,652 + ₹26.8174 per GRT over 30,000 GRT	U.S.\$31,392 + U.S.\$0.8371 per GRT over 30000 GRT	₹12,45,195 + ₹33.2052 per GRT over 30,000 GRT
Above 60,000 GRT	U.S.\$ 45,636 + U.S.\$ 0.5916 per GRT over 60,000 GRT	₹18,10,174 + ₹23.4652 per GRT over 60,000 GRT	U.S.\$56,505 +U.S.\$0.7325 per GRT over 60000 GRT	₹22,41,351 + ₹29.0546 per GRT over 60,000 GRT

**Note:**

The rate prescribed at column nos. (2) and (3) will be leviable for first two years from the date of implementation of the tariff approved by the Authority vide Order No.TAMP/42/2014-KPT dated 15 January 2016. For the third year, the rate prescribed at column nos. (4) and (5) will be applicable.

**Annex- II****Performance Standards**

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed performance standards
(1).	<b>Cargo Related Services</b>	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	
	(i). Break bulk	3755
	(ii). Dry bulk	13516
	(iii). Containers	3545
	(iv) Liquids – Vadinar Division	25175
	(v) Overall	15850
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	18
(2)	<b>Vessel Related Services</b>	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	5.00
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days)	2.30
(3)	Any other parameters found relevant by the Port	-